




| Informations de base | |
|--|--------------------|
| 2008/0100(COD) COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Règlement | Procédure terminée |
| Sécurité routière: prescriptions pour l'homologation des véhicules à moteur Abrogation Directive 97/27/EC 1991/0348(COD) Abrogation Directive 95/28/EC 1992/0417(COD) Abrogation Directive 96/27/EC 1994/0322(COD) Abrogation Directive 96/79/EC 1994/0323(COD) Abrogation Directive 98/91/EC 1996/0267(COD) Abrogation Directive 2001/85/EC 1997/0176(COD) Abrogation Directive 2001/56/EC 1998/0277(COD) Abrogation Directive 2000/40/EC 1999/0007(COD) Abrogation Directive 2003/97/EC 2001/0317(COD) Abrogation 2018/0145(COD) Subject 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 3.70.02 Pollution atmosphérique, pollution automobile | |

| Acteurs principaux | | | |
|-------------------------------|-----------------------------|---|---|
| Parlement européen | Commission au fond | | Rapporteur(e) |
| | | | Date de nomination |
| | IMCO | Marché intérieur et protection des consommateurs | SCHWAB Andreas (PPE-DE) |
| | | | 03/06/2008 |
| | Commission pour avis | | Rapporteur(e) pour avis |
| | | | Date de nomination |
| | ENVI | Environnement, santé publique et sécurité alimentaire | La commission a décidé de ne pas donner d'avis. |
| | ITRE | Industrie, recherche et énergie | CHATZIMARKAKIS Jorgo (ALDE) |
| Conseil de l'Union européenne | | | 02/07/2008 |
| | TRAN | Transports et tourisme | La commission a décidé de ne pas donner d'avis. |
| | | | |
| | Formation du Conseil | Réunions | Date |
| | Agriculture et pêche | 2952 | 2009-06-22 |

| | | |
|-----------------------|---|------------------|
| Commission européenne | DG de la Commission | Commissaire |
| | Marché intérieur, industrie, entrepreneuriat et PME | VERHEUGEN Günter |

| Événements clés | | | |
|-----------------|--|--|--------|
| Date | Événement | Référence | Résumé |
| 23/05/2008 | Publication de la proposition législative | COM(2008)0316  | Résumé |
| 05/06/2008 | Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture | | |
| 02/12/2008 | Vote en commission, 1ère lecture | | Résumé |
| 08/12/2008 | Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture | A6-0482/2008 | |
| 10/03/2009 | Décision du Parlement, 1ère lecture | T6-0092/2009 | Résumé |
| 10/03/2009 | Résultat du vote au parlement |  | |
| 10/03/2009 | Débat en plénière |  | |
| 22/06/2009 | Adoption de l'acte par le Conseil après la 1ère lecture du Parlement | | |
| 09/07/2009 | Fin de la procédure au Parlement | | |
| 13/07/2009 | Signature de l'acte final | | |
| 31/07/2009 | Publication de l'acte final au Journal officiel | | |

| Informations techniques | |
|------------------------------|---|
| Référence de la procédure | 2008/0100(COD) |
| Type de procédure | COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) |
| Sous-type de procédure | Note thématique |
| Instrument législatif | Règlement |
| Modifications et abrogations | Abrogation Directive 97/27/EC 1991/0348(COD) Abrogation Directive 95/28/EC 1992/0417(COD) Abrogation Directive 96/27/EC 1994/0322(COD) Abrogation Directive 96/79/EC 1994/0323(COD) Abrogation Directive 98/91/EC 1996/0267(COD) Abrogation Directive 2001/85/EC 1997/0176(COD) Abrogation Directive 2001/56/EC 1998/0277(COD) Abrogation Directive 2000/40/EC 1999/0007(COD) Abrogation Directive 2003/97/EC 2001/0317(COD) Abrogation 2018/0145(COD) |
| Base juridique | Traité CE (après Amsterdam) EC 095 |
| État de la procédure | Procédure terminée |
| Dossier de la commission | IMCO/6/63635 |

| Portail de documentation |
|--------------------------|
| |




Parlement Européen

| Type de document | Commission | Référence | Date | Résumé |
|--|-----------------|------------------------------|------------|--------|
| Projet de rapport de la commission | | PE414.362 | 29/10/2008 | |
| Avis de la commission | <div>ITRE</div> | PE409.703 | 05/11/2008 | |
| Amendements déposés en commission | | PE415.348 | 18/11/2008 | |
| Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique | | A6-0482/2008 | 08/12/2008 | |
| Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique | | T6-0092/2009 | 10/03/2009 | Résumé |

Conseil de l'Union

| Type de document | Référence | Date | Résumé |
|---------------------|--------------------------------|------------|--------|
| Projet d'acte final | 03621/2009/LEX | 13/07/2009 | |

Commission Européenne

| Type de document | Référence | Date | Résumé |
|---|--|------------|--------|
| Document de base législatif | COM(2008)0316  | 23/05/2008 | Résumé |
| Document annexé à la procédure | SEC(2008)1908  | 23/05/2008 | |
| Document annexé à la procédure | SEC(2008)1909  | 23/05/2008 | |
| Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière | SP(2009)3060 | 04/06/2009 | |

Autres Institutions et organes

| Institution/organe | Type de document | Référence | Date | Résumé |
|--------------------|--|------------------------------|------------|--------|
| EESC | Comité économique et social: avis, rapport | CES0037/2009 | 14/01/2009 | |

Informations complémentaires

| Source | Document | Date |
|-----------------------|-------------------------|------|
| Parlements nationaux | IPEX | |
| Commission européenne | EUR-Lex | |

Acte final

Rectificatif à l'acte final 32009R0661R(1)
[JO L 337 20.12.2011, p. 0027](#)

Sécurité routière: prescriptions pour l'homologation des véhicules à moteur

2008/0100(COD) - 23/05/2008 - Document de base législatif

OBJECTIF : établir des règles harmonisées en matière de construction de véhicules à moteur en vue d'assurer le fonctionnement du marché intérieur tout en offrant un niveau élevé de sécurité et de protection de l'environnement.

ACTE PROPOSÉ : Règlement du Parlement européen et du Conseil.

CONTENU : les prescriptions techniques pour l'homologation des véhicules à moteur concernant de nombreux éléments de sécurité et de protection de l'environnement ont été harmonisées au niveau communautaire. Il existe actuellement de nouvelles technologies qui peuvent améliorer considérablement la sécurité des véhicules (comme les systèmes électroniques de contrôle de la stabilité) ou réduire les émissions de CO₂ (comme les pneumatiques à faible résistance au roulement). Des recherches ont montré qu'il y aurait de grands avantages à introduire de série de telles technologies sur les véhicules neufs. L'imposition d'exigences communes préviendrait également la fragmentation du marché intérieur, qui pourrait entraîner l'apparition de normes de produit différentes entre les États membres.

La proposition vise à : i) renforcer la sécurité des véhicules en prescrivant le montage obligatoire de certains éléments de sécurité avancés ; ii) renforcer les performances environnementales des véhicules en réduisant le bruit et les émissions de CO₂ des véhicules résultant des pneumatiques. En abrogeant 50 directives de base (et environ 100 directives modificatrices connexes), le règlement proposé :

- simplifie considérablement le système d'homologation des véhicules à moteur en ce qui concerne les prescriptions relatives à la sécurité et aux pneumatiques ;
- introduit de nouvelles prescriptions obligatoires en ce qui concerne les systèmes de sécurité avancés. En particulier, la proposition impose le montage obligatoire de : i) systèmes électroniques de contrôle de la stabilité sur tous les véhicules ; ii) systèmes de contrôle de la pression des pneumatiques sur les voitures particulières ; iii) systèmes avancés de freinage d'urgence et systèmes de détection de dérive de la trajectoire sur les poids lourds ;
- prévoit qu'en cas de montage volontaire de systèmes avancés de freinage d'urgence et de systèmes de détection de dérive de la trajectoire sur d'autres catégories de véhicules, ces systèmes satisfassent aux exigences énoncées dans la proposition ;
- fixe des valeurs limites d'émission de bruit des pneumatiques plus strictes que celles imposées dans la législation actuelle et introduit de nouvelles exigences concernant l'adhérence sur revêtement humide et la résistance au roulement.

Sécurité routière: prescriptions pour l'homologation des véhicules à moteur

2008/0100(COD) - 10/03/2009 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 610 voix pour, 34 voix contre et 20 abstentions, une résolution législative modifiant, en première lecture de la procédure de codécision, la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil concernant les prescriptions pour l'homologation relatives à la sécurité générale des véhicules à moteur.

Les amendements sont le résultat d'un compromis négocié entre le Parlement européen et le Conseil.

Objet : le texte amendé précise que le règlement énonce également :

- des prescriptions pour l'homologation des véhicules à moteur portant sur la sécurité, l'efficacité énergétique et les émissions de CO₂ des systèmes de contrôle de la pression des pneumatiques et sur l'efficacité énergétique et les émissions de CO₂ des indicateurs de changement de vitesse ;
- des prescriptions pour l'homologation des pneumatiques qui sortent actuellement des usines, en ce qui concerne leur capacité de résistance au roulement et le bruit de roulement qu'ils émettent.

Obligations générales : les constructeurs devront démontrer que tous les nouveaux véhicules vendus, immatriculés ou mis en service dans la Communauté ont été homologués conformément au règlement mais aussi à ses mesures d'application.

Les constructeurs pourront demander l'homologation du véhicule en ce qui concerne tous les systèmes et l'installation de tous les composants et unités techniques distinctes prévus par le règlement ou l'homologation du véhicule en ce qui concerne un ou plusieurs systèmes et l'installation d'un ou de plusieurs composants et d'une ou de plusieurs unités techniques distinctes visés par le règlement. L'homologation conformément aux règlements CEE/ONU énumérés à l'annexe IV est considérée comme une homologation CE conformément au règlement et à ses mesures d'application.

Les constructeurs devront démontrer que tous les nouveaux composants, systèmes ou unités techniques distinctes qui sont vendus ou mis en service dans la Communauté ont été homologués conformément au présent règlement et à ses mesures d'application.

Spécifications techniques et essais : les constructeurs devront veiller à ce que les véhicules, systèmes, composants et unités techniques distinctes soient conformes à une série de prescriptions, y compris les prescriptions relatives à la sécurité électrique et aux indicateurs de changement de vitesse.

Pneumatiques : certains des critères auxquels doivent répondre les pneus des véhicules ont également été révisés non seulement du point de vue de la sécurité mais aussi en raison de leur impact environnemental. Le nouveau règlement établit une série d'exigences relatives aux pneumatiques qui auront pour résultat la réduction des émissions de CO₂ et de la consommation de carburant. Les véhicules de la catégorie M1 devront être équipés d'un **système de contrôle de la pression des pneumatiques** précis capable, si nécessaire, d'avertir le conducteur, à l'intérieur du véhicule, de toute perte de pression d'un pneumatique, ce qui est favorable à une consommation optimale ainsi qu'à la sécurité routière. À cette fin, des limites appropriées devront être fixées dans les prescriptions techniques permettant également **une approche rentable et neutre** du point de vue de la technologie à l'égard du développement de systèmes de contrôle de la pression des pneumatiques précis.

Les parlementaires ont également rendu plus précises les définitions des pneumatiques : « pneumatique à usage spécial » ; « pneumatique professionnel tout-terrain » et « pneumatique renforcé » ou « extra load ».

Dans les considérants, il est souligné que la Commission devra : i) évaluer la faisabilité de l'extension de l'installation obligatoire de systèmes de contrôle de la pression des pneumatiques, de systèmes de détection de dérive de la trajectoire et de systèmes avancés de freinage d'urgence à d'autres catégories de véhicules; ii) évaluer la faisabilité d'un renforcement des prescriptions concernant l'adhérence des pneumatiques sur revêtement humide. Dans les deux cas, elle proposera le cas échéant un amendement au règlement. Un dispositif d'étiquetage des pneumatiques devrait en outre être prévu afin d'informer le consommateur sur les différentes performances des pneumatiques.

En ce qui concerne les pneumatiques rechapés, la Commission devrait procéder à une évaluation appropriée du secteur associant l'ensemble des intéressés et évaluer l'opportunité de modifier le régime réglementaire actuel.

Indicateurs de changement de vitesse : les véhicules de la catégorie M 1 ayant une masse de référence ne dépassant pas 2610 kg et les véhicules auxquels l'homologation est étendue conformément au règlement (CE) n° 715/2007 et qui disposent d'une boîte de vitesse manuelle devront être équipés d'indicateurs de changement de vitesse conformément aux exigences du règlement et de ses mesures d'application.

Systèmes électroniques de contrôle de la stabilité : les véhicules des catégories M 1 et N 1 seront équipés d'un système électronique de contrôle de la stabilité répondant aux exigences du règlement et de ses mesures d'application. À l'exception des véhicules tout-terrain, les véhicules appartenant aux catégories suivantes seront équipés d'un système électronique de contrôle de la stabilité:

- les véhicules des catégories M 2 et M 3 (à l'exception de ceux ayant plus de trois essieux, les autobus et autocars articulés et les autobus de classe I ou de classe A);
- les véhicules des catégories N 2 et N 3 (à l'exception de ceux ayant plus de trois essieux, les tracteurs pour semi-remorques dont la masse totale du véhicule est comprise entre 3,5 et 7,5 tonnes, et les véhicules à usage spécial tels que définis à l'annexe III, section A, points 5.7 et 5.8 de la directive 2007/46/CE);
- les véhicules des catégories O 3 et O 4 équipés d'une suspension pneumatique (à l'exception de ceux ayant plus de trois essieux, les remorques pour le transport de charges exceptionnelles et les remorques dotées de zones pouvant accueillir des passagers en position debout).

Bruit des transports : outre l'initiative actuelle de la Commission visant à définir un système de calibrage des routes, la Commission devrait présenter, dans les 12 mois suivant l'entrée en vigueur du règlement, une proposition relative à la classification des routes de l'UE en fonction du bruit qu'elles produisent qui viendra compléter la cartographie du bruit des transports par véhicules à moteur dans le but d'établir des priorités et des exigences appropriées pour les revêtements ainsi que des limites maximales d'émission de bruit.

Mesures d'application, comitologie. La Commission arrêtera les mesures d'application suivantes:

- des règles détaillées concernant les procédures, essais et exigences techniques spécifiques pour l'homologation des véhicules à moteur, de leurs composants et de leurs unités techniques distinctes ;
- des règles détaillées concernant les prescriptions de sécurité spécifiques pour les véhicules conçus pour le transport routier de produits dangereux dans les États membres ou entre eux en tenant compte du règlement CEE/ONU n° 105;
- une définition plus précise des caractéristiques physiques qu'un pneumatique doit posséder et des exigences de performance auxquelles il doit satisfaire pour être qualifié de «pneumatique neige», «pneumatique traction», «pneumatique à usage spécial», «pneumatique professionnel tout-terrain», «pneumatique renforcé» ou «extra load» ;
- des dispositions modifiant l'annexe IV afin d'y inclure les règlements CEE/ONU ayant un caractère contraignant;
- des règles détaillées concernant la procédure de détermination des niveaux de bruit visés au point 1 de la partie C de l'annexe II (bruit de roulement des pneumatiques);
- la modification des valeurs limites de résistance au roulement et de bruit de roulement dans la mesure où elle est rendue nécessaire par des changements dans les procédures d'essais, et sans abaisser le niveau d'ambition existant en ce qui concerne la protection de l'environnement.

Ces mesures, à l'exception de celles ayant trait aux dispositions de l'article 10 (Systèmes de véhicule avancés) seront adoptées avant le 31 décembre 2010. Les mesures ayant trait aux dispositions de l'article 10 sont adoptées avant le 31 décembre 2011.

La Commission pourra également arrêter les mesures d'application suivantes:

- exempter certains véhicules ou classes de véhicules appartenant aux catégories M 2 , M 3 , N 2 et N 3 de l'obligation d'être équipés d'un système avancé de freinage d'urgence lorsque, à la suite d'une analyse coût-bénéfice et eu égard à tous les aspects pertinents en matière de sécurité, l'application de ce type de système n'est pas appropriée au véhicule ou à la classe de véhicules concernés;
-

- avant le 31 décembre 2010, et sur la base d'une analyse coût-bénéfice, réduire la période de 30 mois durant laquelle certains pneumatiques peuvent être vendus, qui peut varier selon la classe ou la catégorie de pneumatiques concernée.

L'ensemble de ces mesures sera arrêté en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle.

Communication d'informations : la Commission devra présenter au Parlement européen et au Conseil, pour le 1^{er} décembre 2012, et par la suite tous les trois ans, un examen incluant, le cas échéant, des propositions de révision du règlement ou d'autres actes communautaires pertinents en vue d'ajouter de nouvelles fonctions de sécurité.

Application progressive : une fois adopté par le Parlement et le Conseil, et publié, le règlement devrait s'appliquer dès le 1^{er} novembre 2011, soit un an plutôt que ce qu'a proposé la Commission européenne. Mais un certain nombre de périodes transitoires sont prévues, allant parfois jusqu'en 2018, pour faciliter l'adaptation de l'industrie automobile à ces nouvelles mesures.

Sécurité routière: prescriptions pour l'homologation des véhicules à moteur

2008/0100(COD) - 13/07/2009 - Acte final

OBJECTIF : établir des règles harmonisées en matière de construction de véhicules à moteur en vue d'assurer le fonctionnement du marché intérieur tout en offrant un niveau élevé de sécurité et de protection de l'environnement.

ACTE LÉGISLATIF : 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.

CONTENU : à la suite d'un accord avec le Parlement européen en première lecture, le Conseil a adopté un règlement renforçant les prescriptions pour l'homologation relatives à la sécurité générale des véhicules à moteur dans l'UE.

Le règlement vise à renforcer la sécurité en établissant des exigences:

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

Les principales dispositions du règlement sont les suivantes :

Obligations générales : les constructeurs devront démontrer que tous les nouveaux véhicules vendus, immatriculés ou mis en service dans la Communauté ont été homologués conformément au présent règlement et à ses mesures d'application.

Exigences générales et essais : les véhicules doivent être conçus, construits et assemblés de façon à minimiser le risque de blessure à leurs occupants et aux autres usagers de la route. À cette fin, les constructeurs devront veiller à ce que les véhicules soient conformes aux exigences en la matière énoncées dans le règlement et ses mesures d'application. Ces dispositions incluent, sans s'y limiter, des exigences relatives à l'intégrité structurelle des véhicules, aux systèmes d'aide à la conduite, aux systèmes procurant au conducteur visibilité et information sur l'état du véhicule et l'espace environnant, aux systèmes d'éclairage du véhicule, aux systèmes de protection des occupants du véhicule, à l'extérieur du véhicule et à ses accessoires, aux masses et dimensions du véhicule, aux pneumatiques et aux systèmes de sécurité avancés et à divers autres éléments.

Pneumatiques : le nouveau règlement établit une série d'exigences relatives aux pneumatiques qui auront pour résultat la réduction des émissions de CO₂ et de la consommation de carburant. **Les véhicules de la catégorie M1 devront être équipés d'un système de contrôle de la pression des pneumatiques** précis capable, si nécessaire, d'avertir le conducteur, à l'intérieur du véhicule, de toute perte de pression d'un pneumatique, ce qui est favorable à une consommation optimale ainsi qu'à la sécurité routière.

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

Le texte souligne que la Commission devra **évaluer la faisabilité** : i) de l'extension de l'installation obligatoire de systèmes de contrôle de la pression des pneumatiques, de systèmes de détection de dérive de la trajectoire et de systèmes avancés de freinage d'urgence à d'autres catégories de véhicules; ii) d'un renforcement des prescriptions concernant l'adhérence des pneumatiques sur revêtement humide. Dans les deux cas, elle proposera le cas échéant un amendement au règlement. Un dispositif d'étiquetage des pneumatiques devrait en outre être prévu afin d'informer le consommateur sur les différentes performances des pneumatiques.

En ce qui concerne les **pneumatiques rechapés**, la Commission devrait procéder à une évaluation appropriée du secteur associant l'ensemble des intéressés et évaluer l'opportunité de modifier le régime réglementaire actuel.

Indicateurs de changement de vitesse : les véhicules de la catégorie M 1 ayant une masse de référence ne dépassant pas 2610 kg et les véhicules auxquels l'homologation est étendue conformément au règlement (CE) n° 715/2007 et qui disposent d'une boîte de vitesse manuelle devront être équipés d'indicateurs de changement de vitesse conformément aux exigences du règlement et de ses mesures d'application.

Systèmes électroniques de contrôle de la stabilité : les véhicules des catégories M 1 et N 1 seront équipés d'un système électronique de contrôle de la stabilité répondant aux exigences du règlement et de ses mesures d'application. À l'exception des véhicules tout-terrain, les véhicules appartenant aux catégories suivantes seront équipés d'un système électronique de contrôle de la stabilité:

- les véhicules des catégories M 2 et M 3 (à l'exception de ceux ayant plus de trois essieux, les autobus et autocars articulés et les autobus de classe I ou de classe A);
- les véhicules des catégories N 2 et N 3 (à l'exception de ceux ayant plus de trois essieux, les tracteurs pour semi-remorques dont la masse totale du véhicule est comprise entre 3,5 et 7,5 tonnes, et les véhicules à usage spécial tels que définis à l'annexe III, section A, points 5.7 et 5.8 de la directive 2007/46/CE);
- les véhicules des catégories O 3 et O 4 équipés d'une suspension pneumatique (à l'exception de ceux ayant plus de trois essieux, les remorques pour le transport de charges exceptionnelles et les remorques dotées de zones pouvant accueillir des passagers en position debout).

Calendrier : le calendrier pour l'introduction des nouvelles exigences spécifiques pour l'homologation des véhicules doit tenir compte de la faisabilité technique de ces exigences. De manière générale, les exigences ne s'appliqueront initialement qu'aux nouveaux types de véhicules. Un délai supplémentaire sera accordé pour la mise en conformité des types de véhicule existants. Par ailleurs, le montage obligatoire de systèmes de contrôle de la pression des pneumatiques ne s'appliquera initialement qu'aux voitures particulières. Le montage obligatoire d'autres dispositifs de sécurité avancés ne s'appliquera initialement qu'aux poids lourds.

Mesures d'application (comitologie) : la Commission arrêtera, selon la procédure de réglementation avec contrôle, une série de mesures d'application, comme par exemple : des règles détaillées concernant les procédures, essais et exigences techniques spécifiques pour l'homologation des véhicules à moteur, de leurs composants et de leurs unités techniques distinctes ; des règles détaillées concernant les prescriptions de sécurité spécifiques pour les véhicules conçus pour le transport routier de produits dangereux ; une définition plus précise des caractéristiques physiques qu'un pneumatique doit posséder et des exigences de performance auxquelles il doit satisfaire pour être qualifié de «pneumatique neige», «pneumatique traction», «pneumatique à usage spécial», «pneumatique professionnel tout-terrain», «pneumatique renforcé» ou «extra load» ; la modification des valeurs limites de résistance au roulement et de bruit de roulement.

Sanctions : les États membres devront fixer des règles en ce qui concerne les sanctions applicables en cas d'infraction au règlement et veiller à ce qu'elles soient appliquées. Ces sanctions devraient être efficaces, proportionnées et dissuasives.

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

ENTRÉE EN VIGUEUR : 20/08/2009.

APPLICATION : à partir du 01/11/2011. Certaines dispositions s'appliquent à partir : du 20/08/2009 ; du 01/11/2014 ; du 01/11/2017.