

RÈGLEMENT (UE) N° 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) 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

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

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

*Article premier***Champ d'application**

vu le 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 ⁽¹⁾, et notamment son article 14, paragraphe 1, point a),

Le présent règlement s'applique aux véhicules des catégories M, N et O, telles que définies à l'annexe II de la directive 2007/46/CE.

*Article 2***Définitions**

considérant ce qui suit:

Au sens du présent règlement, on entend par:

- (1) Le règlement (CE) n° 661/2009 est un règlement distinct pour les besoins de la procédure de réception par type prévue par la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 septembre 2007 établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules (directive-cadre) ⁽²⁾.
- (2) Le règlement (CE) n° 661/2009 abroge la directive 92/23/CEE du Conseil du 31 mars 1992 relative aux pneumatiques des véhicules à moteur et de leurs remorques ainsi qu'à leur montage ⁽³⁾. Les prescriptions énoncées dans cette directive devraient être reprises dans le présent règlement et, le cas échéant, adaptées à l'évolution des connaissances scientifiques et techniques.
- (3) Le champ d'application du présent règlement devrait être aligné sur celui de la directive 92/23/CEE. Le règlement devrait donc couvrir les véhicules des catégories M, N et O.
- (4) Le règlement (CE) n° 661/2009 énonce des prescriptions de base pour la réception par type des véhicules à moteur en ce qui concerne le montage des pneumatiques. Il est, par conséquent, nécessaire d'établir les procédures, essais et prescriptions spécifiques pour cette réception par type, afin d'assurer que les pneumatiques utilisés sur un véhicule soient adaptés à la charge, à la vitesse et aux caractéristiques d'utilisation de ce véhicule.
- (5) Les mesures prévues dans le présent règlement sont conformes à l'avis du comité technique pour les véhicules à moteur,
- 1) «type de véhicule en ce qui concerne le montage de ses pneumatiques», des véhicules qui ne diffèrent pas sur des aspects essentiels, tels que les types de pneumatiques, les désignations des dimensions minimales et maximales de pneumatiques, les dimensions et déports des roues, ainsi que les capacités de vitesse et de charge des pneumatiques pouvant être montés, et les caractéristiques des recouvrements de roues;
- 2) «type de pneumatique», une gamme de pneumatiques qui ne diffèrent pas quant aux caractéristiques essentielles suivantes:
 - a) la classe de pneumatique: C1, C2 ou C3, telle que décrite à l'article 8, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 661/2009; et
 - b) dans le cas des pneumatiques de la classe C1, les caractéristiques d'un type de pneumatique telles que définies au paragraphe 2.1 du règlement n° 30 de la CEE-ONU ⁽⁴⁾;
 - c) dans le cas des pneumatiques des classes C2 ou C3, les caractéristiques d'un type de pneumatique telles que définies au paragraphe 2.1 du règlement n° 54 de la CEE-ONU ⁽⁵⁾;
- 3) «désignation de la dimension du pneumatique», la désignation telle que définie au paragraphe 2.17 du règlement n° 30 de la CEE-ONU pour les pneumatiques de la classe C1 et au paragraphe 2.17 du règlement n° 54 de la CEE-ONU pour les pneumatiques des classes C2 et C3;
- 4) «déport de la roue», la distance entre la face d'appui du moyeu et le plan médian de la jante;

⁽¹⁾ JO L 200 du 31.7.2009, p. 1.⁽²⁾ JO L 263 du 9.10.2007, p. 1.⁽³⁾ JO L 129 du 14.5.1992, p. 95.⁽⁴⁾ JO L 201 du 30.7.2008, p. 70.⁽⁵⁾ JO L 183 du 11.7.2008, p. 41.

- 5) «structure d'un pneumatique», les caractéristiques techniques de la carcasse du pneumatique;
- 6) «pneumatique normal», un pneumatique, ou un pneumatique pour roulage à plat, destiné à un usage normal sur route;
- 7) «pneumatique pour roulage à plat», un pneumatique tel que défini au paragraphe 2.4.3 du règlement n° 64 de la CEE-ONU ⁽¹⁾;
- 8) «pneumatique de secours à usage temporaire», un pneumatique différent de ceux qui sont destinés à être montés sur tout véhicule pour des conditions de conduite normales, prévu seulement pour un usage temporaire sous des conditions de conduite restreintes;
- 9) «roue», une roue complète, composée d'une jante et d'un disque de roue;
- 10) «roue de secours à usage temporaire», une roue différente de celles qui sont normalement montées sur le type de véhicule;
- 11) «unité», l'ensemble constitué d'une roue et d'un pneumatique;
- 12) «unité standard», une unité pouvant être montée sur le véhicule pour une utilisation normale;
- 13) «unité de secours», une unité destinée à remplacer une unité standard en cas de défaillance de cette dernière et pouvant appartenir à l'un des deux types suivants;
- 14) «unité de secours standard», un ensemble constitué d'une roue et d'un pneumatique identique, en termes de désignation de dimension de roue et de pneumatique, de déport de roue et de structure de pneumatique, à celui monté dans la même position d'essieu et sur la variante ou la version particulière du véhicule pour une utilisation normale, y compris les roues produites à partir d'un matériau différent et qui peuvent utiliser des modèles d'écrous ou de boulons de fixation différents, mais qui, sinon, sont identiques à la roue normalement utilisée;
- 15) «unité de secours à usage temporaire», un ensemble constitué d'une roue et d'un pneumatique qui relève non pas de la définition d'une unité de secours standard, mais de l'une des descriptions des types d'unité de secours à usage temporaire, tels que définis au paragraphe 2.10 du règlement n° 64 de la CEE-ONU;
- 16) «symbole de catégorie de vitesse», le symbole tel que défini au paragraphe 2.29 du règlement n° 30 de la CEE-ONU pour les pneumatiques de la classe C1 et au paragraphe 2.28 du règlement n° 54 de la CEE-ONU pour les pneumatiques des classes C2 et C3;
- 17) «indice de capacité de charge», un nombre associé à la limite de charge maximale du pneumatique selon la définition figurant au paragraphe 2.28 du règlement n° 30 de la CEE-ONU pour les pneumatiques de la classe C1 et au paragraphe 2.27 du règlement n° 54 de la CEE-ONU pour les pneumatiques des classes C2 et C3;
- 18) «limite de charge maximale», la masse que peut supporter un pneumatique utilisé conformément aux prescriptions d'utilisation définies par le fabricant.

Article 3

Dispositions relatives à la réception CE par type d'un véhicule en ce qui concerne le montage de ses pneumatiques

1. Le constructeur ou son mandataire soumet à l'autorité chargée de la réception par type la demande de réception CE par type d'un véhicule en ce qui concerne le montage de ses pneumatiques.

2. La demande est établie conformément au modèle de fiche de renseignements présenté dans la partie 1 de l'annexe I.

3. Si les prescriptions pertinentes de l'annexe II du présent règlement sont respectées, l'autorité chargée de la réception par type accorde la réception CE par type et délivre un numéro de réception par type conformément au système de numérotation décrit à l'annexe VII de la directive 2007/46/CE.

Un État membre ne peut pas attribuer le même numéro à un autre type de véhicule.

4. Aux fins du paragraphe 3, l'autorité chargée de la réception délivre une fiche de réception CE par type établie conformément au modèle présenté dans la partie 2 de l'annexe I.

Article 4

Entrée en vigueur

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

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

Fait à Bruxelles, le 12 mai 2011.

Par la Commission
Le président
José Manuel BARROSO

⁽¹⁾ JO L 310 du 26.11.2010, p. 18.

ANNEXE I

Dispositions administratives relatives à la réception par type des véhicules en ce qui concerne le montage de leurs pneumatiques

PARTIE 1

Fiche de renseignements

MODÈLE

Fiche de renseignement n° ... relative à la réception CE par type d'un véhicule en ce qui concerne le montage de ses pneumatiques

Les renseignements figurant ci-après, s'il y a lieu, sont fournis en triple exemplaire et sont accompagnés d'une liste des éléments inclus. Les dessins éventuels sont fournis à une échelle appropriée et avec suffisamment de détails, en format A4 ou sur un dépliant de ce format. Les photographies, s'il y en a, sont suffisamment détaillées.

Si les systèmes, les composants ou les entités techniques visés dans la présente fiche de renseignements ont des fonctions à commande électronique, des informations concernant leurs performances sont fournies.

0. GÉNÉRALITÉS

0.1. Marque (raison sociale du constructeur):

0.2. Type:

0.2.1. Dénomination(s) commerciale(s) (le cas échéant):

0.3. Moyens d'identification du type, s'il est indiqué sur le véhicule ^(b):

0.3.1. Emplacement de ce marquage:

0.4. Catégorie de véhicule ^(c):

0.5. Nom et adresse du constructeur:

0.8. Nom(s) et adresse(s) de l'atelier/des ateliers de montage:

0.9. Nom et adresse du mandataire du constructeur (le cas échéant):

1. CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES DE CONSTRUCTION DU VÉHICULE

1.1. Photos et/ou dessins d'un véhicule type:

1.3. Nombre d'essieux et de roues:

1.3.1. Nombre et emplacement des essieux équipés de deux pneumatiques jumelés:

1.3.2. Nombre et emplacement des essieux directeurs:

1.3.3. Essieux moteurs (nombre, emplacement, crabotage d'un autre essieu):

2. MASSES ET DIMENSIONS ^(f) ^(g)

2.3. Voie(s) et largeur(s) des essieux

2.3.1. Voie de chaque essieu directeur ^(g4):

2.3.2. Voie de tous les autres essieux ^(g4):

2.3.3. Largeur de l'essieu arrière le plus large:

2.3.4. Largeur de l'essieu le plus en avant (mesurée à la partie la plus extérieure des pneumatiques, sans tenir compte du renflement des pneumatiques au voisinage du sol):

2.8. Masse maximale en charge techniquement admissible déclarée par le constructeur ⁽ⁱ⁾ ⁽³⁾:

2.9. Masse maximale techniquement admissible sur chaque essieu:

- 2.11.5. Le véhicule est apte/n'est pas apte ⁽¹⁾ au remorquage de charges:
- 4.7. Vitesse maximale par construction du véhicule (en km/h) ⁽⁹⁾:
6. SUSPENSION
- 6.6. Pneumatiques et roues
- 6.6.1. Combinaison(s) pneumatique/roue ^(f)
- a) pour les pneumatiques, indiquer:
- la/les désignation(s) des dimensions,
 - l'indice de capacité de charge ⁽³⁾,
 - le symbole de catégorie de vitesse ⁽³⁾,
 - le coefficient de résistance au roulement (mesuré conformément à la norme ISO 28580);
- b) pour les roues, indiquer la/les dimension(s) de la jante et le(s) déport(s).
- 6.6.1.1. Essieux
- 6.6.1.1.1. Essieu n° 1:
- 6.6.1.1.2. Essieu n° 2:
- etc.
- 6.6.3. Pression(s) des pneumatiques recommandée(s) par le constructeur du véhicule (kPa):
- 6.6.4. Description du/des dispositif(s) antidérapant(s) amovible(s) et de la/des combinaison(s) pneumatique/roue sur l'essieu avant et/ou arrière, adaptés au type de véhicule, selon les recommandations du constructeur:
- 6.6.5. Description succincte de l'unité de secours à usage temporaire (le cas échéant):
- 6.6.6. Description succincte du système de contrôle de la pression des pneumatiques (TPMS) (si le véhicule en est équipé):
9. CARROSSERIE
- 9.16. Recouvrements de roues
- 9.16.1. Description succincte du véhicule en ce qui concerne ses recouvrements de roues:
12. DIVERS
- 12.6. Dispositifs de limitation de vitesse
- 12.6.1. Constructeur(s):
- 12.6.2. Type(s):
- 12.6.3. Numéro(s) de réception par type, le cas échéant:
- 12.6.4. Vitesse ou gamme de vitesses sur lesquelles la limitation de vitesse peut être réglée: ... km/h

Notes explicatives:

⁽¹⁾ Biffer la mention inutile.

⁽³⁾ Veuillez indiquer ici les valeurs supérieure et inférieure pour chaque variante.

^(b) Si le moyen d'identification du type contient des caractères n'intéressant pas la description des types de véhicule, de composant ou d'entité technique distincte couverts par la présente fiche de renseignements, ces caractères doivent être remplacés par le symbole «?» dans la documentation (par exemple: ABC??123??).

^(c) Classification selon les définitions figurant à l'annexe II, partie A, de la directive 2007/46/CE.

^(f) Pour un modèle comportant une version avec une cabine normale et une version avec couchette, indiquez les dimensions et masses dans les deux cas.

⁽⁸⁾ Norme ISO 612: 1978 – Véhicules routiers – Dimensions des automobiles et véhicules tractés – Dénominations et définitions.

^(g4) Point 6.5.

⁽ⁱ⁾ Pour les remorques ou les semi-remorques, et pour les véhicules attelés à une remorque ou à une semi-remorque exerçant une pression verticale significative sur le dispositif d'attelage ou sur la sellette d'attelage, cette valeur, divisée par l'intensité normale de la pesanteur, est ajoutée à la masse maximale techniquement admissible.

⁽⁹⁾ Dans le cas des véhicules à moteur, si leur constructeur permet que certaines fonctions de contrôle soient modifiées (par exemple au moyen d'équipements logiciels ou matériels et de mises à niveau, ou par sélection, activation ou désactivation) avant ou après la mise en service du véhicule, et s'il en résulte une augmentation de la vitesse maximale du véhicule, la vitesse maximale pouvant être atteinte grâce à l'ajustement de ces fonctions de contrôle est déclarée. Dans le cas des remorques, la vitesse maximale autorisée par le constructeur du véhicule est déclarée.

^(f) Pour les pneumatiques portant l'inscription ZR devant le code de diamètre de jante, destinés à être montés sur des véhicules dont la vitesse maximale par construction dépasse 300 km/h, des informations équivalentes doivent être fournies.

PARTIE 2

Fiche de réception CE par type

MODÈLE

Format: A4 (210 × 297 mm)

FICHE DE RÉCEPTION CE PAR TYPE

Cachet de l'autorité compétente en matière de réception par type

Communication concernant:

- | | | |
|---|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> — la réception CE par type ⁽¹⁾ — l'extension de la réception CE par type ⁽¹⁾ — le refus de la réception CE par type ⁽¹⁾ — le retrait de la réception CE par type ⁽¹⁾ | } | d'un type de véhicule en ce qui concerne le montage de ses pneumatiques |
|---|---|---|

conformément au règlement (UE) n° .../2011

Numéro de réception CE par type:

Motif de l'extension:

SECTION I

- 0.1. Marque (raison sociale du constructeur):
- 0.2. Type:
- 0.2.1. Dénomination(s) commerciale(s) (le cas échéant):
- 0.3. Moyen d'identification du type, s'il est indiqué sur le véhicule ⁽²⁾:
- 0.3.1. Emplacement de ce marquage:
- 0.4. Catégorie de véhicule ⁽³⁾:
- 0.5. Nom et adresse du constructeur:
- 0.8. Nom(s) et adresse(s) de l'atelier/des ateliers de montage:
- 0.9. Nom et adresse du mandataire du constructeur (le cas échéant):

SECTION II

1. Informations complémentaires: voir l'addendum.
2. Service technique responsable de la réalisation des essais:
3. Date du rapport d'essais:
4. Numéro du rapport d'essais:
5. Remarques (le cas échéant): voir l'addendum.
6. Lieu:
7. Date:
8. Signature:

Annexes: Dossier de réception

Rapport d'essais

⁽¹⁾ Biffer la mention inutile.⁽²⁾ Si le moyen d'identification du type contient des caractères n'intéressant pas la description des types de véhicule, de composant ou d'entité technique distincte couverts par la présente fiche de renseignements, ces caractères doivent être remplacés par le symbole «?» dans la documentation (par exemple: ABC??123??).⁽³⁾ Telle que définie à l'annexe II, section A, de la directive 2007/46/CE.

*Addendum***à la fiche de réception CE par type n° ...**

1. Informations complémentaires:
 - 1.1. Description succincte du type de véhicule en ce qui concerne sa structure, ses dimensions, ses formes et ses matériaux constitutifs:
 - 1.2. Combinaison(s) pneumatique/roue (y compris dimension du pneumatique, dimension de la jante et déport de la roue):
 - 1.3. Le symbole de la catégorie de vitesse minimale compatible avec la vitesse maximale par construction du véhicule (pour chaque variante) (pour les pneumatiques portant l'inscription ZR devant le code de diamètre de jante, destinés à être montés sur des véhicules dont la vitesse maximale par construction dépasse 300 km/h, des informations équivalentes doivent être fournies):
 - 1.4. L'indice de capacité de charge minimale compatible avec la masse maximale techniquement admissible sur chaque essieu (pour chaque variante) (le cas échéant, ajusté conformément au paragraphe 3.2.2 de l'annexe II):
 - 1.5. Combinaison(s) pneumatique/roue (y compris dimension du pneumatique, dimension de la jante et déport de la roue) devant être utilisée(s) avec le(s) dispositif(s) antidérapant(s) amovible(s):
2. Le véhicule de catégorie M₁ est/n'est pas ⁽¹⁾ apte au remorquage de charges et la limite de charge des pneumatiques arrière est dépassée de ... %.
3. Le véhicule est/n'est pas ⁽¹⁾ homologué conformément au règlement n° 64 de la CEE-ONU en ce qui concerne son unité de secours à usage temporaire.
 - 3.1. Catégorie de véhicule M₁: oui/non ⁽¹⁾, type 1/2/3/4/5 ⁽¹⁾
 - 3.2. Catégorie de véhicule N₁: oui/non ⁽¹⁾, type 1/2/3/5 ⁽¹⁾
4. Le véhicule est/n'est pas ⁽¹⁾ homologué conformément au règlement n° 64 de la CEE-ONU en ce qui concerne son système de contrôle de la pression des pneumatiques (TPMS).
 - 4.1. Description succincte du système de contrôle de la pression des pneumatiques (TPMS) (si le véhicule en est équipé):
5. Remarques:

⁽¹⁾ Biffer la mention inutile.

ANNEXE II

Prescriptions applicables aux véhicules en ce qui concerne le montage de leurs pneumatiques

1. PRESCRIPTIONS GÉNÉRALES
 - 1.1. Sous réserve des dispositions du paragraphe 5.4, tout pneumatique monté sur un véhicule, y compris, le cas échéant, tout pneumatique de secours, doit satisfaire aux prescriptions du règlement (CE) n° 661/2009 et de ses mesures d'application.
2. MONTAGE DES PNEUMATIQUES
 - 2.1. Tous les pneumatiques normalement montés sur le véhicule, à l'exclusion donc de toute unité de secours à usage temporaire, doivent avoir la même structure.
 - 2.2. Tous les pneumatiques normalement montés sur un même essieu doivent être du même type.
 - 2.3. L'espace dans lequel la roue tourne doit être suffisant pour permettre un mouvement sans restriction lorsque la taille de pneumatiques et les largeurs de jantes maximales permises sont utilisées, compte tenu des déports minimal et maximal de la roue, dans les limites de suspension et de direction minimales et maximales déclarées par le constructeur du véhicule. Cela doit être vérifié en réalisant les essais avec les pneumatiques les plus grands et les plus larges, compte tenu des tolérances dimensionnelles applicables (c'est-à-dire de l'enveloppe maximale) pour la désignation des dimensions des pneumatiques, telles que spécifiées dans le règlement pertinent de la CEE-ONU.
 - 2.4. Le service technique peut décider d'une procédure d'essai alternative (essais virtuels, par exemple) afin de vérifier que les prescriptions du paragraphe 2.3 de la présente annexe sont respectées.
3. CAPACITÉ DE CHARGE
 - 3.1. Sous réserve des dispositions du paragraphe 5 de la présente annexe, la limite de charge maximale de tout pneumatique monté sur le véhicule, telle que déterminée au paragraphe 3.2 de la présente annexe, y compris celle d'un pneumatique de secours (si le véhicule en est équipé), est:
 - 3.1.1. dans le cas d'un véhicule équipé de pneumatiques du même type en montage simple, au moins égale à la moitié de la masse maximale techniquement admissible par essieu, telle que déclarée par le constructeur du véhicule, pour l'essieu le plus lourdement chargé;
 - 3.1.2. dans le cas d'un véhicule équipé de pneumatiques de plusieurs types en montage simple, au moins égale à la moitié de la masse maximale techniquement admissible par essieu, telle que déclarée par le constructeur du véhicule, pour l'essieu concerné;
 - 3.1.3. dans le cas d'un véhicule équipé de pneumatiques de classe C1 en montage double (jumelé), au moins égale à 0,27 fois la masse maximale techniquement admissible par essieu, telle que déclarée par le constructeur du véhicule, pour l'essieu concerné;
 - 3.1.4. dans le cas d'essieux équipés de pneumatiques des classes C2 ou C3 en montage double (jumelé), au moins égale à 0,25 fois, en référence à l'indice de capacité de charge pour utilisation en montage jumelé, la masse maximale techniquement admissible par essieu, telle que déclarée par le constructeur du véhicule, pour l'essieu concerné.
 - 3.2. La limite de charge maximale d'un pneumatique est déterminée comme suit:
 - 3.2.1. Dans le cas de pneumatiques de la classe C1, la «limite de charge maximale» telle que visée au paragraphe 2.31 du règlement n° 30 de la CEE-ONU est prise en compte.
 - 3.2.2. Dans le cas de pneumatiques des classes C2 ou C3, le tableau «Variation de la capacité de charge en fonction de la vitesse», visé au paragraphe 2.29 du règlement n° 54 de la CEE-ONU, qui montre, en fonction des indices de capacité de charge et des symboles de catégorie de vitesse nominale, les variations de charge auxquelles un pneumatique peut résister compte tenu de la vitesse maximale par construction du véhicule, est pris en compte.
 - 3.3. Les informations pertinentes doivent être indiquées clairement dans le manuel du propriétaire du véhicule, afin de garantir que des pneumatiques de remplacement adaptés, ayant une capacité de charge appropriée, seront montés en cas de besoin, après la mise en service du véhicule.
4. CAPACITÉ DE VITESSE
 - 4.1. Tout pneumatique dont le véhicule est normalement équipé doit porter un symbole de catégorie de vitesse.
 - 4.1.1. Dans le cas d'un pneumatique de classe C1, le symbole de catégorie de vitesse doit être compatible avec la vitesse maximale par construction du véhicule et tenir compte, dans le cas des pneumatiques des catégories de vitesse V, W et Y, de la limite de charge maximale telle que décrite dans le règlement n° 30 de la CEE-ONU.
 - 4.1.2. Dans le cas d'un pneumatique de classe C2 ou C3, le symbole de catégorie de vitesse doit être compatible avec la vitesse maximale par construction du véhicule et avec la combinaison charge/vitesse applicable, déduite du tableau «Variation de la capacité de charge en fonction de la vitesse» décrit au paragraphe 3.2.2 de la présente annexe.

- 4.2. Les prescriptions des paragraphes 4.1.1 et 4.1.2 ne s'appliquent pas dans les situations suivantes:
- 4.2.1. dans le cas d'unités de secours à usage temporaire, pour lesquelles le paragraphe 6 de la présente annexe s'applique;
- 4.2.2. dans le cas de véhicules normalement équipés de pneumatiques ordinaires et occasionnellement équipés de pneumatiques neige (c'est-à-dire portant le symbole alpin ou le pictogramme représentant une montagne à trois pics et un flocon de neige), où le symbole de catégorie de vitesse des pneumatiques neige doit correspondre à une vitesse qui sera soit supérieure à la vitesse maximale par construction du véhicule, soit non inférieure à 160 km/h (ou les deux). Toutefois, si la vitesse maximale par construction du véhicule est supérieure à la vitesse correspondant au symbole de la catégorie de vitesse la plus faible des pneumatiques neige montés, une étiquette de mise en garde spécifiant la valeur la plus faible de la capacité de vitesse maximale des pneumatiques neige montés doit être apposée bien en évidence, à l'intérieur du véhicule, à un endroit visible en permanence du conducteur. Les autres pneumatiques offrant une traction améliorée sur neige (c'est-à-dire ceux portant le marquage M + S, mais sans le symbole alpin ou le pictogramme représentant une montagne à trois pics et un flocon de neige) doivent respecter les prescriptions des paragraphes 4.1.1 et 4.1.2 de la présente annexe;
- 4.2.3. dans le cas de véhicules équipés de pneumatiques professionnels tout-terrain portant le marquage POR. Toutefois, si la vitesse maximale par construction du véhicule est supérieure à la vitesse correspondant au symbole de la catégorie de vitesse la plus faible des pneumatiques pour usage spécial montés, une étiquette de mise en garde spécifiant la valeur la plus faible de la capacité de vitesse maximale des pneumatiques pour usage spécial montés doit être apposée bien en évidence, à l'intérieur du véhicule, à un endroit visible en permanence du conducteur;
- 4.2.4. dans le cas de véhicules des catégories M₂, M₃, N₂ ou N₃ équipés d'un dispositif de limitation de vitesse homologué conformément au règlement n° 89 de la CEE-ONU ⁽¹⁾, où le symbole de vitesse des pneumatiques doit être compatible avec la vitesse sur laquelle la limitation est réglée. Toutefois, si la vitesse maximale par construction du véhicule prévue par son constructeur est supérieure à la vitesse correspondant au symbole de la catégorie de vitesse la plus faible des pneumatiques montés, une étiquette de mise en garde spécifiant la capacité de vitesse maximale des pneumatiques doit être apposée bien en évidence, à l'intérieur du véhicule, à un endroit visible en permanence du conducteur;
- 4.2.5. dans le cas de véhicules des catégories M₁ ou N₁ équipés d'un système embarqué remplissant une fonction de limitation de vitesse, où le symbole de vitesse des pneumatiques doit être compatible avec la vitesse sur laquelle la limitation est réglée. Toutefois, si la vitesse maximale par construction du véhicule prévue par son constructeur est supérieure à la vitesse correspondant au symbole de la catégorie de vitesse la plus faible des pneumatiques montés, une étiquette de mise en garde spécifiant la capacité de vitesse maximale des pneumatiques doit être apposée bien en évidence, à l'intérieur du véhicule, à un endroit visible en permanence du conducteur.
- 4.3. Les informations pertinentes doivent être indiquées clairement dans le manuel du propriétaire du véhicule, afin de garantir que des pneumatiques de remplacement adaptés, ayant une capacité de vitesse appropriée, seront montés en cas de besoin, après la mise en service du véhicule.
5. CAS SPÉCIAUX
- 5.1. Dans le cas de remorques des catégories O₁ et O₂ ayant une vitesse maximale par construction de 100 km/h ou moins et équipées de pneumatiques de classe C1 en montage simple, la limite de charge maximale de chaque pneumatique doit être au moins égale à 0,45 fois la masse maximale techniquement admissible par essieu, telle que déclarée par le constructeur de la remorque, pour l'essieu le plus lourdement chargé. Pour les pneumatiques en montage double (jumelé), ce facteur doit être au moins égal à 0,24. Dans de tels cas, une étiquette de mise en garde spécifiant la vitesse maximale d'utilisation et la vitesse maximale par construction du véhicule doit être apposée, de manière permanente et durable, près du dispositif d'accrochage avant de la remorque.
- 5.2. Dans le cas de véhicules des catégories M₁ et N₁ qui sont conçus pour pouvoir tracter une remorque, la charge supplémentaire imposée au dispositif d'accrochage de la remorque peut entraîner un dépassement des limites de charge maximale des pneumatiques arrière pour les pneumatiques de classe C1, mais ce dépassement ne peut excéder 15 %. En pareil cas, le manuel du propriétaire du véhicule doit contenir des informations et des instructions claires sur la vitesse maximale autorisée du véhicule lorsqu'il tracte une remorque, qui, en tout état de cause, n'excédera pas 100 km/h, et sur la pression des pneumatiques arrière, qui devra être supérieure d'au moins 20 kPa (0,2 bar) à la/aux pression(s) recommandée(s) pour une utilisation normale (c'est-à-dire lorsque aucune remorque n'est attelée).
- 5.3. Dans le cas de certains véhicules spéciaux, énumérés ci-dessous, équipés de pneumatiques de classe C2 ou C3, le tableau «Variation de la capacité de charge en fonction de la vitesse», décrit au paragraphe 3.2.2 de la présente annexe, ne doit pas être appliqué. Dans ce cas, la limite de charge maximale des pneumatiques en fonction de la masse maximale techniquement admissible par essieu (voir paragraphes 3.1.2 à 3.1.4) est déterminée en multipliant la charge correspondant à l'indice de capacité de charge par un coefficient approprié qui dépend du type de véhicule et de son utilisation, plutôt que de la vitesse maximale par construction du véhicule, et les prescriptions des paragraphes 4.1.1 et 4.1.2 de la présente annexe ne s'appliquent pas.
- Les coefficients appropriés sont les suivants:
- 5.3.1. 1,15 dans le cas d'un véhicule de la classe I ou de la classe A (M₂ ou M₃), tel que visé aux paragraphes 2.1.1.1 (classe I) et 2.1.2.1 (classe A) du règlement n° 107 de la CEE-ONU ⁽²⁾;

(1) JO L 158 du 19.5.2007, p. 1.

(2) JO L 255 du 29.9.2010, p. 1.

- 5.3.2. 1,10 dans le cas des véhicules de la catégorie N spécialement conçus pour être utilisés sur de courtes distances dans des applications urbaines et suburbaines, notamment les balayeuses de rue ou les véhicules de collecte des ordures, pour autant que la vitesse maximale par construction du véhicule ne dépasse pas 60 km/h.
- 5.4. Dans des cas exceptionnels, lorsque les véhicules sont conçus pour des conditions d'utilisation qui sont incompatibles avec les caractéristiques des pneumatiques de classe C1, C2 ou C3 et qu'il est donc nécessaire de monter des pneumatiques ayant des caractéristiques différentes, les prescriptions du paragraphe 1.1 de la présente annexe ne s'appliquent pas, pour autant que l'ensemble des conditions suivantes soient remplies:
- 5.4.1. les pneumatiques doivent être homologués conformément au règlement n° 75 ⁽¹⁾ ou au règlement n° 106 ⁽²⁾ de la CEE-ONU;
- 5.4.2. l'autorité compétente en matière de réception par type et le service technique sont convaincus que les pneumatiques montés sont appropriés aux conditions de fonctionnement du véhicule. La nature de l'exemption et la motivation de l'acceptation doivent être indiquées dans le rapport d'essais, ainsi que sous les remarques figurant sur la fiche de réception par type.
6. ROUES ET PNEUMATIQUES DE SECOURS
- 6.1. Dans les cas où un véhicule est pourvu d'une unité de secours, celle-ci doit appartenir à l'un des deux types suivants:
- 6.1.1. une unité de secours standard, de même dimension que les pneumatiques effectivement montés sur le véhicule;
- 6.1.2. une unité de secours à usage temporaire, d'un type approprié pour être utilisé sur le véhicule; toutefois, les véhicules de catégories autres que M₁ ou N₁ ne doivent pas être équipés ou munis d'une unité de secours à usage temporaire.
- 6.1.2.1. Si des précautions particulières doivent être prises pour le montage d'une unité de secours à usage temporaire sur le véhicule (lorsque, par exemple, une telle unité doit uniquement être montée sur l'essieu avant et que, de ce fait, une unité standard avant doit d'abord être installée sur l'essieu arrière afin de remédier à une défaillance d'une unité standard arrière), le manuel du propriétaire du véhicule doit l'indiquer clairement et le respect des prescriptions appropriées du paragraphe 2.3 de la présente annexe doit être vérifié.
- 6.2. Tout véhicule pourvu d'une unité de secours à usage temporaire ou de pneumatiques pour roulage à plat doit disposer d'une homologation par type valide conformément au règlement n° 64 de la CEE-ONU pour ce qui concerne les prescriptions relatives à l'équipement de véhicules avec des unités de secours à usage temporaire et des pneumatiques pour roulage à plat.

⁽¹⁾ Non encore publié. Sera publié d'ici à mai 2011.

⁽²⁾ JO L 257 du 30.9.2010, p. 231.