

E 5669

ASSEMBLÉE NATIONALE

TREIZIÈME LÉGISLATURE

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2010-2011

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale
le 6 octobre 2010

Enregistré à la Présidence du Sénat
le 6 octobre 2010

TEXTE SOUMIS EN APPLICATION DE L'ARTICLE 88-4 DE LA CONSTITUTION

PAR LE GOUVERNEMENT,

À L'ASSEMBLÉE NATIONALE ET AU SÉNAT.

Projet de règlement de la Commission modifiant les annexes IV et VI de la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil 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)



**CONSEIL DE
L'UNION EUROPÉENNE**

**Bruxelles, le 30 septembre 2010 (01.10)
(OR. en)**

14313/10

LIMITE

ENT 125

NOTE DE TRANSMISSION

Origine: Commission européenne
Date de réception: 29 septembre 2010
Destinataire: Monsieur Pierre de BOISSIEU, Secrétaire général du Conseil de l'Union européenne

Objet: Projet de RÈGLEMENT (UE) N° .../.. DE LA COMMISSION du [...] modifiant les annexes IV et VI de la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil 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)

Les délégations trouveront ci-joint le document de la Commission - D010536/03.

p.j.: D010536/03



COMMISSION EUROPÉENNE

Bruxelles, le
C (2010) [...]
D010536/03

Projet de

RÈGLEMENT (UE) N° .../.. DE LA COMMISSION

du [...]

modifiant les annexes IV et VI de la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil 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)

FR

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

Projet de

RÈGLEMENT (UE) N° .../.. DE LA COMMISSION

du [...]

modifiant les annexes IV et VI de la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil 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)

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

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,
vu 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)¹, et notamment son article 39, paragraphe 3,
considérant ce qui suit:

- (1) La directive 2007/46/CE établit un cadre harmonisé contenant les dispositions administratives et les exigences techniques à caractère général applicables à tous les véhicules, systèmes, composants et entités techniques neufs. Elle comprend notamment une liste de tous les actes réglementaires établissant les exigences techniques auxquelles les véhicules doivent se conformer pour se voir octroyer la réception CE par type. Elle comprend également les divers modèles de fiche de réception.
- (2) En raison des effets de la mondialisation sur le secteur automobile, la demande de véhicules construits en dehors de l'Union connaît une importante croissance. Les États membres ont mis en place, dans le cadre de leur législation nationale, des procédures administratives et des exigences techniques pour la réception des véhicules importés à partir de pays tiers. Comme ces procédures et exigences diffèrent d'un État membre à l'autre, il s'ensuit une distorsion du fonctionnement du marché intérieur. Il est donc nécessaire d'arrêter des mesures harmonisées appropriées.
- (3) Des dispositions administratives et techniques harmonisées concernant les réceptions individuelles devraient être prévues dans un premier temps en ce qui concerne les véhicules fabriqués en grandes séries dans des pays tiers ou pour des pays tiers.
- (4) L'article 24 de la directive 2007/46/CE autorise les États membres à déroger à certaines dispositions de cette directive ainsi que des actes réglementaires cités à l'annexe IV de ladite directive aux fins de la réception de véhicules individuels. Le bon fonctionnement du marché intérieur requiert toutefois que les mêmes dérogations techniques et administratives soient accordées au niveau européen. Il est donc nécessaire de déterminer à quelles dispositions du droit européen il peut être dérogé.

¹ JO L 263 du 9.10.2007, p. 1.

- (5) L'article 24 autorise également les États membres à imposer le respect d'autres exigences visant à garantir un niveau de sécurité routière et de protection de l'environnement équivalent, dans toute la mesure du possible, au niveau prévu par la législation européenne. En partant du principe que les véhicules fabriqués en séries et destinés à des pays tiers en vue d'être mis en service sur des marchés intérieurs sont construits conformément à la législation technique en vigueur dans les pays d'origine ou de destination respectifs, il y a donc lieu de tenir compte de ces exigences ainsi que des travaux en cours au sein du forum mondial pour l'harmonisation des réglementations sur les véhicules (WP.29), sous les auspices de la Commission économique des Nations unies pour l'Europe à Genève. Les informations appropriées et les connaissances nécessaires disponibles permettent de démontrer que ces exigences pourraient assurer un niveau de sécurité routière et de protection de l'environnement équivalent à celui requis dans l'Union. Aux fins de la réception individuelle, un certain nombre d'exigences en vigueur dans les pays tiers doivent être considérées comme équivalentes.
- (6) Les modèles des certificats délivrés par les autorités compétentes en matière de réception sont décrits à l'annexe VI de la directive 2007/46/CE. Il s'agit toutefois des réceptions accordées pour un type de véhicule et non des réceptions accordées à des véhicules individuels. Afin de faciliter la reconnaissance mutuelle de ces réceptions individuelles accordées en vertu de l'article 24 de la directive, il convient de fournir les modèles à utiliser.
- (7) Au moment de l'adoption du présent règlement, des régimes nationaux de réception individuelle sont en vigueur dans les États membres pour les véhicules produits en grandes séries et destinés à l'origine à être immatriculés dans des pays tiers. Ces régimes de réception peuvent continuer à s'appliquer. Conformément à l'article 24, paragraphe 6, de la directive 2007/46/CE, leur validité est limitée au territoire de l'État membre qui a accordé la réception et les autres États membres peuvent refuser de telles réceptions.
- (8) En vue d'assurer le bon fonctionnement du système de réception, il convient de mettre à jour les annexes de la directive 2007/46/CE afin de déterminer les exigences techniques pour les véhicules devant être réceptionnés selon la procédure de réception individuelle.
- (9) Il convient donc de modifier en conséquence les annexes IV et VI de la directive 2007/46/CE.
- (10) Les mesures prévues au présent règlement sont conformes à l'avis du comité technique «Véhicules à moteur»,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Les annexes IV et VI de la directive 2007/46/CE sont modifiées conformément à l'annexe du présent règlement.

Article 2

Les prescriptions du présent règlement sont sans préjudice des prescriptions énoncées à l'article 24 de la directive 2007/46/CE concernant les réceptions individuelles, et notamment

de la possibilité, pour les États membres, d'accorder des réceptions individuelles à condition d'imposer le respect d'autres exigences.

Article 3

Le présent règlement entre en vigueur le [...] *[douze mois après la date 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 [...]

*Par la Commission
Le président
José Manuel Barroso*

ANNEXE

1. L'annexe IV est modifiée comme suit:
 - a) le titre «Appendice» est remplacé par le titre «Appendice 1»;
 - b) l'appendice 2 suivant est ajouté:

«Appendice 2

Prescriptions pour la réception, au titre de l'article 24, de véhicules complets appartenant à la catégorie M₁ ou N₁, produits en grandes séries dans ou pour des pays tiers

0. OBJECTIF

- 0.1. L'objectif du présent appendice est d'établir des prescriptions appropriées conformément à l'article 44, paragraphe 1, en ce qui concerne la réception de nouveaux véhicules produits en grandes séries dans ou pour des pays tiers.
- 0.2. Aux fins de la réception individuelle, un véhicule est réputé nouveau lorsque:
 - a) il n'a encore jamais été immatriculé ou
 - b) il est immatriculé depuis moins de six mois au moment de la demande de réception individuelle.
Un véhicule est réputé immatriculé lorsqu'il a obtenu une autorisation administrative permanente, temporaire ou à court terme pour sa mise en circulation, comportant l'identification de celui-ci et l'attribution d'un numéro d'immatriculation².

1. DISPOSITIONS ADMINISTRATIVES

1.1. Classement du véhicule

Les véhicules sont classés selon les critères énoncés à l'annexe II.

À cette fin:

- a) le nombre réel de places assises est pris en compte et
- b) la charge maximale techniquement admissible est la masse maximale déclarée par le constructeur dans le pays d'origine et indiquée dans la documentation officielle.

Lorsque la catégorie du véhicule est difficile à déterminer en raison de la conception de la carrosserie, les conditions énoncées à l'annexe II s'appliquent.

1.2 Demande de réception individuelle

- a) Le demandeur présente à l'autorité compétente en matière de réception une demande, accompagnée de tous les documents pertinents nécessaires à la procédure de réception.

Lorsque la documentation présentée est incomplète, falsifiée ou contrefaite, la demande de réception est rejetée.

- b) Pour un véhicule donné, une seule demande peut être présentée dans un seul État

² En l'absence de certificat d'immatriculation, l'autorité compétente peut se référer aux documents disponibles attestant la date de fabrication ou le premier achat.

membre.

Par «véhicule donné», on entend un véhicule physique dont le numéro d'identification est clairement identifié.

À cet effet, l'autorité compétente en matière de réception peut exiger du demandeur qu'il s'engage par écrit à ne présenter qu'une seule demande dans un seul État membre.

Tout demandeur peut néanmoins déposer une demande de réception individuelle dans d'autres États membres concernant un véhicule qui possède des caractéristiques techniques identiques ou similaires à celui pour lequel une réception individuelle a été obtenue.

- c) Le modèle de formulaire de demande et la façon de présenter le dossier sont déterminés par l'autorité compétente en matière de réception.

Seules les données visées à l'annexe I peuvent figurer dans le dossier.

- d) Les exigences techniques auxquelles il convient de satisfaire sont celles énoncées à la partie 4 du présent appendice.

Ce sont celles applicables aux nouveaux véhicules appartenant à un type de véhicule actuellement en production, à la date de présentation de la demande.

- e) En ce qui concerne certains essais requis par certains actes réglementaires mentionnés à l'annexe IV de la présente directive, le demandeur établit une déclaration de conformité aux normes ou réglementations internationalement reconnues. La déclaration en question ne peut être émise que par le constructeur du véhicule.

Par «déclaration de conformité», on entend une déclaration établie par le bureau ou le département au sein de l'administration du constructeur qui est dûment autorisé par l'administration à engager pleinement la responsabilité juridique du constructeur en ce qui concerne la conception et la constitution d'un véhicule.

Les actes réglementaires en vertu desquels une telle déclaration doit être établie sont ceux visés dans la partie 4 du présent appendice.

Lorsqu'une déclaration suscite des doutes, il peut être demandé au demandeur d'obtenir du constructeur un élément de preuve probant, notamment un rapport d'essai, qui corrobore la déclaration du constructeur.

1.3. Services techniques chargés des réceptions individuelles

- a) Les services techniques chargés des réceptions individuelles relèvent de la catégorie A visée à l'article 41, paragraphe 3.
- b) Par dérogation au deuxième alinéa du paragraphe 4 de l'article 41 de la présente directive, les services techniques se conforment aux normes suivantes:
 - i) EN ISO/IEC 17025 : 2005 lorsqu'ils réalisent les essais eux-mêmes;

- ii) EN ISO/IEC 17020 : 2004 lorsqu'ils vérifient la conformité du véhicule aux exigences figurant dans le présent appendice.
- c) Lorsque des essais spécifiques nécessitant des compétences spécifiques doivent être réalisés à la requête du demandeur, ils sont effectués par l'un des services techniques notifiés à la Commission, au choix du demandeur.

Par exemple, lorsqu'un essai de collision frontale doit être réalisé en accord avec le demandeur dans un État membre A, l'essai peut être effectué par un service technique notifié dans un État membre B.

1.4. Rapports d'essai

- a) Les rapports d'essai sont établis conformément à la partie 5.10.2 de la norme EN ISO/IEC 17025 : 2005.
- b) Ils sont rédigés dans l'une des langues de l'Union choisie par l'autorité compétente en matière de réception.

Lorsqu'en application du point 1.3 c), un rapport d'essai a été établi dans un État membre autre que celui chargé de la réception individuelle, l'autorité compétente en matière de réception peut exiger que le demandeur présente une traduction certifiée du rapport d'essai.

- c) Ils comprennent une description du véhicule testé et une identification sans équivoque. Les pièces jouant un rôle important pour les résultats des essais doivent être décrites et leur numéro d'identification mentionné.

Il s'agit par exemple des silencieux pour la mesure du bruit et du calculateur de la gestion du moteur (ECU) pour la mesure des émissions de gaz d'échappement.

- d) À la demande du requérant, un rapport d'essai concernant un système lié à un véhicule donné peut être présenté à plusieurs reprises, par le même requérant ou par un autre demandeur, aux fins de la réception individuelle d'un autre véhicule.

Dans ce cas, l'autorité compétente en matière de réception s'assure que les caractéristiques techniques du véhicule sont dûment inspectées sur la base du rapport d'essai.

L'inspection du véhicule et la documentation accompagnant le rapport d'essai permettent de conclure que le véhicule dont la réception individuelle est sollicitée présente les mêmes caractéristiques que le véhicule décrit dans le rapport.

- e) Seules des copies certifiées conformes d'un rapport d'essai peuvent être présentées.
- f) Les rapports d'essai visés au point 1.4. d) ne comprennent pas les rapports établis aux fins de l'octroi de la réception individuelle du véhicule.

- 1.5. Le processus de réception individuelle suppose que chaque véhicule est soumis à l'inspection physique d'un service technique.

Aucune exemption à ce principe n'est permise.

- 1.6 Si l'autorité compétente en matière de réception est convaincue que le véhicule satisfait aux exigences techniques spécifiées dans l'appendice et est conforme à la description figurant dans la demande, elle accorde la réception conformément à l'article 24 de la présente directive.
- 1.7. La fiche de réception est établie selon le modèle D reproduit à l'annexe VI de la présente directive.
- 1.8. L'autorité compétente en matière de réception conserve un dossier de toutes les réceptions accordées en vertu de l'article 24.

2. DÉROGATIONS

- 2.1. En raison de la spécificité de la procédure individuelle, il est dérogé aux articles suivants de la directive, ainsi qu'à leurs annexes correspondantes:
 - a) article 12 concernant les mesures relatives à la conformité de la production;
 - b) les articles 8, 9, 13, 14 et 18 concernant la procédure de réception de véhicules par type.
- 2.2. Identification du type de véhicule
 - a) Dans toute la mesure du possible, le type, la variante et la version donnés dans le pays d'origine figurent sur la fiche de réception.
 - b) Lorsqu'il est impossible d'identifier le type, la variante et la version en raison de l'absence de données appropriées, il peut être fait référence à la dénomination commerciale habituelle du véhicule.

3. EXAMEN DES EXIGENCES TECHNIQUES

La liste des exigences techniques figurant dans la partie 4 de l'appendice 2 de l'annexe IV fait l'objet d'une révision régulière pour tenir compte des résultats des travaux d'harmonisation en cours au sein du forum mondial pour l'harmonisation de la réglementation sur les véhicules (WP.29) à Genève, ainsi que de l'évolution de la législation dans les pays tiers.

4. EXIGENCES TECHNIQUES

Partie I: Véhicules appartenant à la catégorie M₁

Élément	Référence de l'acte réglementaire	Autres exigences
1	Directive 70/157/CEE (Niveau sonore admissible)	<p><u>Essai sur véhicule en marche</u></p> <p>a) Un essai est réalisé selon la «méthode A» visée à l'annexe 3 du règlement n° 51 de la CEE-ONU. Les limites sont celles spécifiées à la partie 2.1 de l'annexe I de la directive 70/157/CEE. Un décibel au-dessus de la limite permise est autorisé.</p> <p>b) La piste d'essai est conforme à l'annexe 8 du règlement n° 51 de la CEE-ONU. Une piste d'essai possédant des spécifications différentes peut être utilisée à condition que le service technique procède à des essais de corrélation. Un facteur de correction est appliqué, le cas échéant.</p> <p>c) Les systèmes d'échappement contenant des matières fibreuses n'ont pas besoin d'être conditionnés comme le prescrit l'annexe 5 du règlement n° 51 de la CEE-ONU.</p> <p><u>Essai sur véhicule à l'arrêt</u></p> <p>Un essai est réalisé conformément à la partie 3.2. de l'annexe 3 du règlement n° 51 de la CEE-ONU.</p>

- 2 Directive 70/220/CEE Émissions de gaz d'échappement
(Émissions)
- a) Un essai de type I est réalisé conformément à l'annexe III de la directive 70/220/CEE en utilisant les facteurs de détérioration visés au point 5.3.6.2. Les limites à appliquer sont celles spécifiées au point 5.3.1.4. de l'annexe I de ladite directive.
- b) Il n'est pas nécessaire que le véhicule ait parcouru 3 000 km comme l'exige la partie 3.1.1. de l'annexe III à ladite directive.
- c) Le carburant à utiliser pour l'essai est le carburant de référence indiqué à l'annexe IX de la directive 70/220/CEE.
- d) Le dynamomètre est réglé conformément aux exigences techniques de la partie 3.2 de l'appendice 2 de l'annexe III de ladite directive.
- e) L'essai visé au point a) n'est pas réalisé s'il peut être démontré que le véhicule est conforme à l'un des règlements de l'État de Californie visés dans la note introductive de la partie 5 de l'annexe I de ladite directive.
- Émissions par évaporation
Les véhicules équipés d'un moteur à essence sont munis d'un système de contrôle des émissions par évaporation (par exemple un filtre à charbon actif).
- Émissions du carter
La présence d'un dispositif servant à recycler les gaz de carter est requise.
- OBD
Le véhicule doit être équipé d'un système OBD.
L'interface de l'OBD doit être capable de communiquer avec les outils de diagnostic généralement utilisés pour les inspections techniques périodiques.
- 2a Règlement Émissions de gaz d'échappement
(CE) n° 715/2007
Émissions des
véhicules utilitaires
légers (Euro 5 et Euro
6)/informations
- a) Un essai de type I est réalisé conformément à l'annexe III du règlement (CE) n° 692/2008 en utilisant les facteurs de détérioration visés au point 1.4 de l'annexe VII dudit règlement. Les limites à appliquer sont celles spécifiées au tableau I et au tableau II de l'annexe I dudit règlement.
- b) Il n'est pas nécessaire que le véhicule ait parcouru 3 000 km comme l'indique la partie 3.1.1 de l'annexe IV du règlement n° 83 de la CEE-ONU.
- c) Le carburant à utiliser pour l'essai est le carburant de référence indiqué à l'annexe IX du règlement (CE) n° 692/2008.
- d) Le dynamomètre est réglé conformément aux exigences techniques de la partie 3.2 de l'annexe IV du règlement n° 83 de la CEE-ONU.
- e) L'essai visé au point a) n'est pas réalisé s'il peut être démontré que le véhicule est conforme aux règlements de l'État de Californie visés à la partie 2 de l'annexe I du règlement (CE) n° 692/2008 de la Commission.
- Émissions par évaporation
Pour les moteurs à essence, la présence d'un système de contrôle des émissions par évaporation est requise (par

exemple un filtre à charbon).

Émissions du carter

La présence d'un dispositif servant à recycler les gaz de carter est requise.

OBD

- a) Le véhicule doit être équipé d'un système OBD.
- b) L'interface de l'OBD doit être capable de communiquer avec les outils de diagnostic généralement utilisés pour les inspections techniques périodiques.

Opacité des fumées

- a) Les véhicules équipés d'un moteur diesel sont testés conformément aux méthodes d'essai visées à l'appendice 2 de l'annexe IV du règlement (CE) n° 692/2008.
- b) La valeur corrigée du coefficient d'absorption est indiquée de manière lisible, en un endroit aisément accessible.

Émissions de CO₂ et consommation de carburant

- a) Un essai est réalisé conformément à l'annexe XII du règlement (CE) n° 692/2008.
- b) Il n'est pas nécessaire que le véhicule ait parcouru 3 000 km comme le requiert la partie 3.1.1 de l'annexe IV du règlement n° 83 de la CEE-ONU.
- c) Lorsque le véhicule satisfait aux règlements de l'État de Californie visés dans la partie 2 de l'annexe I du règlement (CE) n° 692/2008 de la Commission et qu'il n'est dès lors pas nécessaire de procéder à des essais sur les émissions de gaz d'échappement, les États membres calculent les émissions de CO₂ et la consommation de carburant au moyen de la formule figurant dans les notes explicatives ^(b) et ^(c).

Accès aux informations

Les dispositions concernant l'accès aux informations ne s'appliquent pas.

- 3 Directive 70/221/CEE Réservoirs de carburant
(Réservoirs de carburant/dispositifs de protection arrière)
- a) Les réservoirs de carburant sont conformes à la partie 5 de l'annexe I de la directive 70/221/CEE, à l'exception des points 5.1, 5.2 et 5.12. Ils sont conformes, en particulier, aux points 5.9 et 5.9.1, mais il n'est procédé à aucun essai d'écoulement.
- b) Les réservoirs à GPL et à GNC sont réceptionnés conformément au règlement n° 67 (série de modifications 01) ou au règlement n° 110 de la CEE-ONU^(a).
- Dispositions spécifiques pour les réservoirs à carburant en matière plastique
- Le demandeur présente une déclaration du constructeur établissant que le réservoir à carburant sur le véhicule donné [*dont le numéro VIN doit être précisé*] est conforme à l'une au moins des dispositions suivantes:
- la partie 6.3 de la directive 70/221/CEE;
 - la norme FMVSS n° 301 («Fuel system integrity»);
 - l'annexe V du règlement n° 34 de la CEE-ONU.
- Dispositif de protection arrière
- a) L'arrière du véhicule est construit conformément à la partie 5 de l'annexe II de la directive 70/221/CEE.
- b) À cette fin, il suffit qu'il soit satisfait aux exigences énoncées au deuxième alinéa du point 5.2.
- 4 Directive 70/222/CEE (Plaque d'immatriculation arrière)
- L'emplacement, l'inclinaison, les angles de visibilité et la position de la plaque d'immatriculation doivent être conformes à la directive 70/222/CEE.
- 5 Directive 70/311/CEE (Direction) Systèmes mécaniques
- a) Le mécanisme de direction doit être construit de sorte à se recentrer lui-même. Afin de vérifier la conformité à cette disposition, il est procédé à un essai conformément aux points 5.1.2 et 5.2.1 de la section 5 de l'annexe I de la directive 70/311/CEE.
- b) La défaillance du mécanisme de direction ne doit pas entraîner une perte de contrôle complète du véhicule.
- Système complexe de commande électronique du véhicule (dispositifs de «commande électronique»)
- Le système complexe de commande électronique n'est autorisé que s'il est conforme à l'annexe 6 du règlement n° 79 de la CEE-ONU.
- 6 Directive 70/387/CEE (Serrures et charnières)
- a) Les serrures et charnières doivent être conformes aux points 3.2.1, 3.3.2 et 3.4.1 de l'annexe I de la directive 70/387/CEE.
- b) Les exigences énoncées au point 3.4.1 ne s'appliquent pas si la conformité au point 6.1.5.4 du règlement n° 11 de la CEE-ONU, révision 1, amendement 2, est démontrée.

- 7 Directive 70/388/CEE Composants
(Avertisseur acoustique) Il n'est pas nécessaire que les dispositifs d'avertissement acoustique soient réceptionnés conformément à la directive 70/388/CEE. Ils doivent toutefois émettre un son continu comme l'exige le point 1.1 de la partie 1 de l'annexe I de ladite directive.
Montage sur le véhicule
a) Il est procédé à un essai conformément à la partie 2 de l'annexe I de la directive 70/388/CEE.
b) La pression acoustique maximale doit être conforme au point 2.1.4 de la partie 2 de ladite annexe.
- 8 Directive 2003/97/CE Composants
(Dispositifs de vision indirecte) a) Le véhicule est équipé des rétroviseurs prescrits dans la partie 2 de l'annexe III de la directive 2003/97/CE.
b) Il n'est pas nécessaire qu'ils soient réceptionnés conformément à ladite directive.
c) Le rayon de courbure des antévisseurs/rétroviseurs ne doit pas causer d'importantes distorsions d'image. Le service technique peut décider de vérifier le rayon de courbure selon la méthode décrite à l'appendice 1 de l'annexe II de ladite directive. Le rayon de courbure n'est pas inférieur à celui requis par la partie 3.4 de l'annexe II de ladite directive.
Montage sur le véhicule
Il est procédé à une mesure pour vérifier que les champs de vision sont conformes soit à la partie 5 de l'annexe III de la directive 2003/97/CE, soit à la même partie de la directive 71/127/CEE.

- 9 Directive 71/320/CEE Dispositions générales
(Freinage)
- a) Le système de freinage doit être construit conformément à la partie 2 de l'annexe I de la directive 71/320/CEE.
- b) Les véhicules doivent être équipés d'un dispositif antiblocage agissant sur toutes les roues.
- c) Les performances du système de freinage doivent être conformes à la partie 2 de l'annexe II de ladite directive.
- d) À cette fin, les essais sur route doivent être réalisés sur une voie dont la surface présente une forte adhérence. L'essai sur le frein de stationnement s'effectue sur une pente de 18 % (ascendante et descendante).
Seuls les essais susmentionnés sont réalisés. Dans chaque cas, le véhicule doit être en charge.
- e) Il n'est pas procédé à l'essai sur route visé au point c) ci-avant si le demandeur peut fournir une déclaration du constructeur établissant que le véhicule est conforme soit au règlement n° 13-H de la CEE-ONU, y compris au supplément 5, soit à la norme FMVSS n° 135.
- Frein de service
- a) Il est procédé à un essai de «type 0» tel que prescrit aux points 1.2.2 et 1.2.3 de l'annexe II de la directive 71/320/CEE.
- b) Il est en outre procédé à un essai de «type I» tel que prescrit au point 1.3 de l'annexe II de ladite directive.
- Frein de stationnement
- Il est procédé à un essai conformément au point 2.1.3 de l'annexe II de ladite directive.
- 10 Directive 72/245/CEE Composants
[Parasites radioélectriques (compatibilité électromagnétique)]
- a) Il n'est pas nécessaire que les sous-ensembles électriques/électroniques soient réceptionnés conformément à la directive 72/245/CEE.
- b) Les dispositifs électriques/électroniques montés ultérieurement sur le véhicule doivent se conformer à ladite directive.
- Perturbations électromagnétiques émises
- Le demandeur fournit une déclaration du constructeur établissant que le véhicule est conforme à la directive 72/245/CEE ou aux autres normes suivantes:
- Perturbation électromagnétique en bande large: CISPR 12 ou SAE J551-2;
 - Perturbation électromagnétique en bande étroite: CISPR 12 (dés embarqué) ou 25 (embarqué) ou SAE J551-4 et SAE J1113-41.
- Essais d'immunité
- Il est renoncé à l'essai d'immunité.
- 11 Directive 72/306/CEE (Fumées des moteurs diesel)
- a) Il est procédé à un essai selon les méthodes décrites dans les annexes III et IV de la directive 72/306/CEE.
Les valeurs limites applicables sont celles indiquées à l'annexe V de ladite directive.
- b) La valeur corrigée du coefficient d'absorption visé dans la partie 4 de l'annexe I de la directive 72/306/CEE est indiquée de manière lisible, en un endroit aisément accessible.

- 12 Directive 74/60/CEE Aménagement intérieur
(Aménagement intérieur)
- a) En ce qui concerne les exigences relatives à l'absorption d'énergie, le véhicule est réputé conforme à la directive 74/60/CEE s'il est équipé d'au moins deux airbags frontaux, l'un inséré dans le volant et l'autre dans le tableau de bord.
- b) Lorsque le véhicule n'est équipé que d'un airbag frontal inséré dans le volant, le tableau de bord est constitué de matières susceptibles de dissiper l'énergie.
- c) Le service technique vérifie que les zones définies aux parties 5.1 à 5.7 de l'annexe I de la directive 74/60/CEE ne présentent pas d'arêtes vives.
- Contrôles des équipements électriques
- a) les vitres, toits ouvrants et cloisons de séparation à commande électrique sont testés conformément à la partie 5.8 de l'annexe I de ladite directive.
- La sensibilité des systèmes d'inversion automatique visés au point 5.8.3 de cette annexe peut différer de ce qui est exigé au point 5.8.3.1.1.
- b) Les vitres électriques qui ne peuvent pas se fermer lorsque le contact n'est pas mis sont dispensées des obligations concernant les systèmes d'inversion.
- 13 Directive 74/61/CEE (Antivol et dispositif d'immobilisation)
- a) Afin de prévenir l'usage non autorisé, le véhicule est équipé:
- d'un dispositif de verrouillage tel que défini à la partie 2.2 de l'annexe IV de la directive 74/61/CEE et
 - d'un dispositif d'immobilisation qui satisfait aux exigences techniques de la partie 3 de l'annexe V de ladite directive et aux exigences essentielles de la partie 4, notamment le point 4.1.1.
- b) Si, en application du point a) ci-avant, un dispositif d'immobilisation doit être monté ultérieurement, il doit s'agir d'un type de dispositif qui est conforme à la directive 74/61/CEE ou aux règlements n° 97 ou 116 de la CEE-ONU.
- 14 Directive 74/297/CEE^(d)
(Comportement du dispositif de conduite en cas de choc)
- a) Le demandeur présente une déclaration du constructeur établissant que le véhicule donné [*dont le numéro VIN doit être précisé*] est conforme à l'une au moins des dispositions suivantes:
- directive 74/297/CEE;
 - normes FMVSS n° 203 («Impact protection for the driver from the steering control system») et n° 204 («Steering control rearward displacement»);
 - article 11 du JSRRV.
- b) Il peut être procédé à un essai sur un véhicule de production, à la demande du demandeur, conformément à l'annexe II de la directive 74/297/CEE.
- L'essai est réalisé par un service technique européen notifié compétent en la matière. Un rapport détaillé est remis au demandeur.

- 15 Directive 74/408/CEE Sièges, ancrages et systèmes de réglage
 (Résistance des sièges – Appuie-tête) Le demandeur présente une déclaration du constructeur établissant que le véhicule donné [*dont le numéro VIN doit être précisé*] est conforme à l'une au moins des dispositions suivantes:
 – directive 74/408/CEE;
 – norme FMVSS n° 207 («Seating systems»).
- Appuie-tête
 a) Si la déclaration susvisée se fonde sur la norme FMVSS n° 207, les appuie-tête doivent en outre satisfaire aux exigences essentielles de la partie 3 de l'annexe II de la directive 74/408/CEE et à celles de la partie 5 de l'appendice I de ladite annexe.
 b) Seuls les essais décrits au point 3.10 et aux parties 5, 6 et 7 de l'annexe II à ladite directive sont réalisés.
 c) Sinon, le demandeur présente une déclaration du constructeur établissant que le véhicule donné [*dont le numéro VIN doit être précisé*] est conforme à la norme FMVSS n° 202a («Head restraints»).
- 16 Directive 74/483/CEE (Saillies extérieures) a) La surface extérieure de la carrosserie doit être conforme aux exigences générales figurant à la partie 5 de l'annexe I de la directive 74/483/CEE.
 b) Si le service technique le souhaite, la conformité aux dispositions visées aux points 6.1, 6.5, 6.6, 6.7, 6.8 et 6.11 de l'annexe I de ladite directive est vérifiée.
- 17 Directive 75/443/CEE (Tachymètre et marche arrière) Appareil indicateur de vitesse
 a) Le cadran doit être conforme aux points 4.1. à 4.2.3 de l'annexe II de la directive 75/443/CEE.
 b) Si le service technique a des motifs valables de croire que l'appareil indicateur de vitesse n'est pas calibré de façon suffisamment précise, il peut exiger qu'il soit procédé aux essais prescrits à la partie 4.3.
- Marche arrière
 Le changement de vitesse doit comprendre une marche arrière.

- 18 Directive 76/114/CEE Numéro d'identification du véhicule
(Plaques réglementaires)
- a) Le véhicule comporte un numéro d'identification comprenant un minimum de huit caractères et un maximum de 17 caractères. Le numéro d'identification du véhicule comprenant 17 caractères doit satisfaire aux exigences des normes ISO 3779 : 1983 et 3780 : 1983.
- b) Le numéro d'identification du véhicule est apposé en un endroit bien visible et accessible, de telle sorte qu'il ne puisse pas être effacé ou qu'il ne se détériore pas.
- c) Lorsqu'aucun numéro d'identification du véhicule n'est marqué sur le châssis ou la carrosserie, un État membre peut demander qu'il soit apposé ultérieurement, en application de sa législation interne. Dans ce cas, l'autorité compétente de cet État membre supervise l'opération.
- Plaques réglementaires
Le véhicule est équipé d'une plaque d'identification apposée par le constructeur du véhicule.
Aucune autre plaque n'est requise une fois la réception octroyée.
- 19 Directive 76/115/CEE Le demandeur présente une déclaration du constructeur
(Points d'ancrage des établissant que le véhicule donné [*dont le numéro VIN doit être précisé*] est conforme à l'une au moins des dispositions suivantes:
ceintures de sécurité)
- directive 76/115/CEE;
 - norme FMVSS n° 210 («Seat belt assembly anchorages»);
 - Article 22-3 du JSRRV.
- 20 Directive 76/756/CEE a) L'installation des dispositifs d'éclairage doit être conforme
(Installation des aux exigences du règlement n° 48 de la CEE-ONU, série
dispositifs d'éclairage d'amendements 03, à l'exception de celles des annexes 5 et 6
et de signalisation du règlement n° 48.
lumineuse)
- b) Aucune exemption n'est autorisée en ce qui concerne le nombre, les caractéristiques essentielles de conception, les connexions électriques et la couleur de la lumière émise ou réfléchie et les dispositifs de signalisation visés dans les entrées 21 à 26 et 28 à 30 de ladite annexe.
- c) Les dispositifs d'éclairage et de signalisation devant être montés ultérieurement conformément à ce qui précède portent la marque de réception «CE».
- d) Les lampes équipées de sources lumineuses à décharge ne sont autorisées qu'en conjonction avec l'installation d'un dispositif de nettoyage des phares et d'un dispositif de réglage de niveau des phares, le cas échéant.
- e) Les feux de croisement doivent être adaptés au sens de circulation en vigueur dans le pays où le véhicule est réceptionné.
- 21 Directive 76/757/CEE Si nécessaire, deux catadioptrés supplémentaires, portant la
(Catadioptrés) marque de réception «CE», sont ajoutés à l'arrière, dans une position conforme au règlement n° 48 de la CEE-ONU.

22	Directive 76/758/CEE (Feux d'encombrement, feux de position avant, feux de position arrière, feux stop, feux de position latéraux et de circulation diurne)	Les prescriptions de cette directive ne s'appliquent pas. Toutefois, le bon fonctionnement des feux doit être vérifié par le service technique.
23	Directive 76/759/CEE (Indicateurs de direction)	Les prescriptions de cette directive ne s'appliquent pas. Toutefois, le bon fonctionnement des feux doit être vérifié par le service technique.
24	Directive 76/760/CEE (Éclairage de la plaque d'immatriculation arrière)	Les prescriptions de cette directive ne s'appliquent pas. Toutefois, le bon fonctionnement des feux doit être vérifié par le service technique.
25	Directive 76/761/CEE [Projecteurs (y compris lampes)]	a) L'illumination produite par le faisceau-croisement des feux de route montés sur le véhicule doit être vérifiée conformément à la partie 6 du règlement n° 112 de la CEE-ONU concernant les feux de route émettant un faisceau-croisement asymétrique. À cet effet, il peut être fait référence aux tolérances figurant à l'annexe 5 dudit règlement. b) Cette même décision s'applique d'office au faisceau-croisement des feux de route couverts par le règlement n° 98 ou 123 de la CEE-ONU.
26	Directive 76/762/CEE (Feux de brouillard avant)	Les prescriptions de cette directive ne s'appliquent pas. Toutefois, le bon fonctionnement des feux, si le véhicule en est équipé, doit être vérifié par le service technique.
27	Directive 77/389/CEE (Dispositifs de remorquage)	Les prescriptions de cette directive ne s'appliquent pas.
28	Directive 77/538/CEE (Feux de brouillard arrière)	Les prescriptions de cette directive ne s'appliquent pas. Toutefois, le bon fonctionnement des feux doit être vérifié par le service technique.
29	Directive 77/539/CEE (Feux de marche arrière)	Les prescriptions de cette directive ne s'appliquent pas. Toutefois, le bon fonctionnement des feux, si le véhicule en est équipé, doit être vérifié par le service technique.
30	Directive 77/540/CEE (Feux de stationnement)	Les prescriptions de cette directive ne s'appliquent pas. Toutefois, le bon fonctionnement des feux, si le véhicule en est équipé, doit être vérifié par le service technique.

- 31 Directive 77/541/CEE Composants
(Ceintures de sécurité et systèmes de retenue)
- a) Il n'est pas nécessaire que les ceintures de sécurité soient réceptionnées conformément à la directive 77/541/CEE.
b) Chaque ceinture de sécurité doit toutefois porter une étiquette d'identification.
c) Les indications figurant sur l'étiquette doivent être conformes à la décision concernant l'ancrage des ceintures de sécurité (voir entrée 19 de la présente annexe).
- Prescriptions relatives à l'installation
a) Le véhicule doit être équipé de ceintures de sécurité conformément aux exigences énoncées dans l'annexe XV de la directive 77/541/CEE.
b) Si un certain nombre de ceintures de sécurité doivent être montées ultérieurement, conformément au point a) ci-avant, elles doivent être d'un type réceptionné conformément à la directive 77/541/CEE ou au règlement n° 16 de la CEE-ONU.
- 32 Directive 77/649/CEE
(Champ de vision vers l'avant)
- a) Aucune obstruction dans le champ de vision direct du conducteur sur 180° vers l'avant, tel que défini au point 5.1.3 de la partie 5 de l'annexe I de la directive 77/649/CEE, n'est autorisée.
b) Par dérogation au point a) ci-avant, les montants «A» et les équipements énumérés au point 5.1.3 de l'annexe I à ladite directive ne sont pas considérés comme une obstruction.
c) Le nombre de montants «A» n'est pas supérieur à deux.
- 33 Directive 78/316/CEE
(Identification des commandes, des témoins et des indicateurs)
- a) Les symboles, y compris la couleur de leurs témoins correspondants dont la présence est obligatoire en application de l'annexe II de la directive 78/316/CEE, doivent être conformes à la présente directive.
b) Si tel n'est pas le cas, le service technique vérifie si les symboles, les témoins et les indicateurs présents sur le véhicule fournissent au conducteur des informations compréhensibles sur le fonctionnement des commandes en question.
- 34 Directive 78/317/CEE
(Dispositifs de dégivrage et de désembuage)
- Le véhicule doit être équipé de dispositifs adéquats de dégivrage et de désembuage du pare-brise.
Est réputé «adéquat» tout dispositif de dégivrage du pare-brise qui est conforme, au minimum, au point 5.1.1 de l'annexe I de la directive 78/31/CEE.
Est réputé «adéquat» tout dispositif de désembuage du pare-brise qui est conforme, au minimum, au point 5.2.1 de l'annexe I de ladite directive.
- 35 Directive 78/318/CEE
(Essuie-glaces et lave-glaces)
- Le véhicule est équipé de lave-glaces et d'essuie-glaces du pare-brise adéquats.
Est réputé «adéquat» tout lave-glace et essuie-glace conformes, au minimum, aux conditions fixées au point 5.1.3 de l'annexe I de la directive 78/318/CEE.

- 36 Directive 2001/56/CE (Systèmes de chauffage) a) L'habitacle doit être équipé d'un système de chauffage.
b) Les chauffages à combustion et leur installation doivent être conformes à l'annexe VII de la directive 2001/56/CE. En outre, les chauffages à combustion GPL et les systèmes de chauffage GPL doivent satisfaire aux exigences énoncées à l'annexe VIII de ladite directive.
c) Les systèmes de chauffage supplémentaires montés ultérieurement doivent satisfaire aux exigences figurant dans ladite directive.
- 37 Directive 78/549/CEE (Recouvrement des roues) a) Le véhicule doit être conçu de façon à protéger les autres usagers de la route contre les projections de pierres, boue, glace, neige et eau et de façon à réduire les dangers dus au contact avec les roues en mouvement.
b) Le service technique peut vérifier la conformité aux exigences techniques essentielles énoncées à l'annexe I de la directive 78/549/CEE.
c) Les dispositions de la partie 3 de l'annexe I de ladite directive ne s'appliquent pas.
- 38 Directive 78/932/CEE (Appuie-tête) Les prescriptions de la directive 78/932/CEE ne sont pas applicables.
- 39 Directive 80/1268/CEE (Émissions de CO₂/consommation de carburant) a) Il est procédé à un essai conformément à la partie 5 de l'annexe I de la directive 80/1268/CEE.
b) Les prescriptions figurant au point 5.1.1 de cette annexe ne s'appliquent pas.
c) S'il n'est pas procédé à un essai concernant les émissions de gaz d'échappement en application des dispositions visées à l'entrée 2 de la présente annexe, les émissions de CO₂ et la consommation de carburant sont calculées à l'aide de la formule figurant dans les notes explicatives ^(b) et ^(c).
- 40 Directive 80/1269/CEE (Puissance du moteur) a) Le demandeur doit présenter une déclaration du constructeur établissant la puissance de sortie maximale du moteur en kW ainsi que le régime correspondant en tours par minute.
b) Il peut aussi être fait référence à une courbe de puissance du moteur fournissant les mêmes informations.

- 41 Directive 2005/55/CE (Émissions (Euro IV et V) véhicules utilitaires lourds – OBD – opacité des fumées) Émissions de gaz d'échappement
- a) Il est procédé à un essai conformément à la partie 6.2 de l'annexe I de la directive 2005/55/CE en utilisant les facteurs de détérioration énoncés au point 3.6 de l'annexe II de la directive 2005/78/CE.
- b) Les limites sont celles énoncées dans le tableau I ou le tableau 2 de l'annexe I de la directive 2005/55/CE.
- OBD
- a) Le véhicule doit être équipé d'un système OBD.
- b) L'interface de l'OBD doit être capable de communiquer avec les outils de diagnostic généralement utilisés pour les inspections techniques périodiques.
- Opacité des fumées
- a) Les véhicules équipés d'un moteur diesel sont testés conformément aux méthodes d'essai visées à l'annexe VI de la directive 2005/55/CE.
- b) La valeur corrigée du coefficient d'absorption est indiquée de manière lisible, en un endroit aisément accessible.
- 44 Directive 92/21/CEE (Masses et dimensions)
- a) La section 3 de l'annexe II de la directive 92/21/CEE s'applique.
- b) Pour l'application des dispositions visées au point a), les masses à considérer sont les suivantes:
- la masse en ordre de marche définie au point 2.6 de l'annexe I de la directive 2007/46/CE, telle que mesurée par le service technique, et
 - les masses en charge, soit déclarées par le constructeur du véhicule, soit indiquées sur la plaque du constructeur, au moyen d'étiquettes autocollantes, ou dans le manuel de l'utilisateur. Ces masses sont réputées être des masses maximales en charge techniquement admissibles.
- c) Aucune exemption n'est autorisée en ce qui concerne les dimensions maximales admissibles.
- 45 Directive 92/22/CEE (Vitrages de sécurité) Composants
- a) Le vitrage est fait soit de verre de sécurité trempé, soit de verre de sécurité formé de feuilles contrecollées.
- b) Le montage de vitrage en plastique n'est permis qu'aux endroits situés derrière le pilier «B».
- c) Il n'est pas nécessaire que le vitrage soit réceptionné en vertu de la directive 92/22/CE.
- Installation
- a) Les prescriptions en matière d'installation énoncées à l'annexe 21 du règlement n° 43 de la CEE-ONU s'appliquent.
- b) Aucun film teinté susceptible de réduire la transmission régulière de lumière au minimum requis n'est autorisé sur le pare-brise et sur le vitrage situé devant le pilier «B».

- 46 Directive 92/23/CEE (Pneumatiques) Composants
 Les pneumatiques portent la marque de réception «CE», ainsi que le symbole «s» (pour son).
Installation
 a) Les dimensions, l'indice de capacité de charge et la catégorie de vitesse des pneumatiques doivent satisfaire aux exigences de l'annexe IV de la directive 92/23/CEE.
 b) Le symbole de la catégorie de vitesse du pneumatique doit être compatible avec la vitesse maximale par construction du véhicule.
 La présence d'un limiteur de vitesse ne dispense pas de l'application de cette exigence.
 c) Pour l'application des dispositions du point b) ci-avant, la vitesse maximale du véhicule est déclarée par le constructeur du véhicule. Le service technique peut toutefois évaluer la vitesse maximale par construction du véhicule à partir de la puissance maximale du moteur, du nombre maximal de tours par minute et des données concernant la chaîne cinématique.
- 50 Directive 94/20/CE (Dispositifs d'attelage) Entités techniques distinctes
 a) Il n'est pas nécessaire que les attelages d'origine destinés à l'attelage d'une remorque dont la masse maximale n'est pas supérieure à 1 500 kg soient réceptionnés conformément à la directive 94/20/CE.
 Un attelage est réputé d'origine lorsqu'il est décrit dans le manuel de l'utilisateur ou dans un document justificatif équivalent fourni à l'acheteur par le constructeur du véhicule. Si un tel attelage est réceptionné avec le véhicule, une mention appropriée doit figurer sur la fiche de réception indiquant qu'il appartient au propriétaire d'assurer la compatibilité avec le dispositif d'attelage monté sur la remorque.
 b) Les attelages autres que ceux visés au point a) ci-avant et les attelages qui sont montés ultérieurement doivent être réceptionnés conformément à la directive 94/20/CEE.
Montage sur le véhicule
 Le service technique vérifie que le montage des dispositifs d'attelage satisfait à l'annexe VII de la directive 94/20/CEE.
- 53 Directive 96/79/CE (Collision frontale) (°) a) Le demandeur présente une déclaration du constructeur établissant que le véhicule donné [*dont le numéro VIN doit être précisé*] est conforme à l'une au moins des dispositions suivantes:
 – directive 96/79/CE;
 – norme FMVSS n° 208 («Occupant crash protection»);
 – Article 18 du JSRRV.
 b) Il peut être procédé à un essai sur un véhicule de production, à la demande du demandeur, conformément à l'annexe II de la directive 96/79/CE.
 L'essai est réalisé par un service technique européen notifié compétent en la matière. Un rapport détaillé est remis au demandeur.

- 54 Directive 96/27/CE
(Collision latérale)
- a) Le demandeur présente une déclaration du constructeur établissant que le véhicule donné [*dont le numéro VIN doit être précisé*] est conforme à l'une ou l'autre des dispositions suivantes:
 – directive 96/27/CE;
 – norme FMVSS n° 214 («Side impact protection»);
 – article 18 du JSRRV.
- b) Il peut être procédé à un essai sur un véhicule de production, à la demande du demandeur, conformément à la partie 3 de l'annexe II de la directive 96/27/CE.
 L'essai est réalisé par un service technique européen notifié compétent en la matière. Un rapport détaillé est remis au demandeur.
- 58 Règlement (CE)
n° 78/2009
(Protection des piétons)
- Assistance au freinage
 Les véhicules sont équipés d'un dispositif antiblocage électronique agissant sur toutes les roues.
- Protection des piétons
 Les exigences de ce règlement ne s'appliquent pas avant le 1^{er} janvier 2013.
- Systemes de protection frontale
 Toutefois, les systèmes de protection frontale sur le véhicule doivent être réceptionnés conformément au règlement (CE) n° 78/2009 et leur montage doit satisfaire aux prescriptions essentielles énoncées à la section 6 de l'annexe I dudit règlement.
- 59 Directive 2005/64/CE
(Recyclage)
- Les exigences de cette directive ne s'appliquent pas.
- 61 Directive 2006/40/CE
(Système de conditionnement d'air)
- Les exigences de cette directive s'appliquent à compter du 1^{er} janvier 2011.

Partie II: Véhicules appartenant à la catégorie N₁

Élément	Référence de l'acte réglementaire	Autres exigences
1	Directive 70/157/CEE (Niveau sonore admissible)	<p><u>Essai sur véhicule en marche</u></p> <p>a) Un essai est réalisé selon la «méthode A» visée à l'annexe 3 du règlement n° 51 de la CEE-ONU. Les limites sont celles spécifiées à la partie 2.1 de l'annexe I de la directive 70/157/CEE. Un décibel au-dessus de la limite permise est autorisé.</p> <p>b) La piste d'essai est conforme à l'annexe 8 du règlement n° 51 de la CEE-ONU. Une piste d'essai possédant des spécifications différentes peut être utilisée à condition que le service technique procède à des essais de corrélation. Un facteur de correction est appliqué, le cas échéant.</p> <p>c) les systèmes d'échappement contenant des matières fibreuses n'ont pas besoin d'être conditionnés comme le prescrit l'annexe 5 du règlement n° 51 de la CEE-ONU.</p> <p><u>Essai sur véhicule à l'arrêt</u></p> <p>Un essai est réalisé conformément à la partie 3.2. de l'annexe 3 du règlement n° 51 de la CEE-ONU.</p>

2 Directive 70/220/CEE
(Émissions)

Émissions de gaz d'échappement

- a) Un essai de type I est réalisé conformément à l'annexe III de la directive 70/220/CEE en utilisant les facteurs de détérioration visés au point 5.3.6.2. Les limites à appliquer sont celles spécifiées au point 5.3.1.4. de l'annexe I à ladite directive.
- b) Il n'est pas nécessaire que le véhicule ait parcouru 3 000 km comme l'exige la partie 3.1.1 de l'annexe III de ladite directive.
- c) Le carburant à utiliser pour l'essai est le carburant de référence indiqué à l'annexe IX de la directive 70/220/CEE.
- d) Le dynamomètre est réglé conformément aux exigences techniques de la partie 3.2 de l'appendice 2 de l'annexe III de ladite directive.
- e) L'essai visé au point a) n'est pas réalisé s'il peut être démontré que le véhicule est conforme à l'un des règlements de l'État de Californie visés dans la note introductive de la partie 5 de l'annexe I de ladite directive.

Émissions par évaporation

Les véhicules équipés d'un moteur à essence sont munis d'un système de contrôle des émissions par évaporation (par exemple un filtre à charbon actif).

Émissions du carter

La présence d'un dispositif servant à recycler les gaz de carter est requise.

OBD

- a) Le véhicule doit être équipé d'un système OBD.
- b) L'interface de l'OBD doit être capable de communiquer avec les outils de diagnostic généralement utilisés pour les inspections techniques périodiques.

2a

Règlement
(CE) n° 715/2007
Émissions des véhicules
utilitaires légers (Euro 5 et
Euro 6)/informations

Émissions de gaz d'échappement

- a) Un essai de type I est réalisé conformément à l'annexe III du règlement (CE) n° 692/2008 en utilisant les facteurs de détérioration visés au point 1.4 de l'annexe VII dudit règlement. Les limites à appliquer sont celles spécifiées aux tableaux I et II de l'annexe I du règlement (CE) n° 715/2007.
- b) Il n'est pas nécessaire que le véhicule ait parcouru 3 000 km comme l'indique la partie 3.1.1 de l'annexe IV du règlement n° 83 de la CEE-ONU.
- c) Le carburant à utiliser pour l'essai est le carburant de référence indiqué à l'annexe IX du règlement (CE) n° 692/2008.
- d) Le dynamomètre est réglé conformément aux exigences techniques de la partie 3.2 de l'annexe IV du règlement n° 83 de la CEE-ONU.
- e) L'essai visé au point a) n'est pas réalisé s'il peut être démontré que le véhicule est conforme aux règlements de l'État de Californie visés à la partie 2 de l'annexe I du règlement (CE) n° 692/2008.

Émissions par évaporation

Pour les moteurs à essence, la présence d'un système de contrôle des émissions par évaporation est requise (par exemple un filtre à charbon).

Émissions du carter

La présence d'un dispositif servant à recycler les gaz de carter est requise.

OBD

Le véhicule doit être équipé d'un système OBD. L'interface de l'OBD est capable de communiquer avec les outils de diagnostic généralement utilisés pour les inspections techniques périodiques.

Opacité des fumées

- a) Les véhicules équipés d'un moteur diesel sont testés conformément aux méthodes d'essai visées à l'appendice 2 de l'annexe IV du règlement (CE) n° 692/2008.
- b) La valeur corrigée du coefficient d'absorption est indiquée de manière lisible, en un endroit aisément accessible.

Émissions de CO₂ et consommation de carburant

- a) Un essai est réalisé conformément à l'annexe XII du règlement (CE) n° 692/2008.
- b) Il n'est pas nécessaire que le véhicule ait parcouru 3 000 km comme le requiert la partie 3.1.1 de l'annexe IV du règlement n° 83 de la CEE-ONU.

- c) Lorsque le véhicule satisfait aux règlements de l'État de Californie visés dans la partie 2 de l'annexe I du règlement (CE) n° 692/2008 de la Commission et qu'il n'est dès lors pas nécessaire de procéder à des essais sur les émissions de gaz d'échappement, les États membres calculent les émissions de CO₂ et la consommation de carburant au moyen de la formule figurant dans les notes explicatives ^(b) et ^(c).
- Accès aux informations
Les dispositions concernant l'accès aux informations ne s'appliquent pas.
- 3 Directive 70/221/CEE
 (Réservoirs de carburant/dispositifs de protection arrière)
- Réservoirs de carburant
a) Les réservoirs de carburant sont conformes à la partie 5 de l'annexe I de la directive 70/221/CEE, à l'exception des points 5.1, 5.2 et 5.12. Ils sont conformes, en particulier, aux points 5.9 et 5.9.1, mais il n'est procédé à aucun essai d'écoulement.
b) Les réservoirs à GPL et à GNC sont réceptionnés conformément au règlement n° 67 (série de modifications 01) ou au règlement n° 110 de la CEE-ONU^(a).
- Dispositions spécifiques pour les réservoirs à carburant en matière plastique
Le demandeur présente une déclaration du constructeur établissant que le réservoir à carburant sur le véhicule donné [*dont le numéro VIN doit être précisé*] est conforme à l'une au moins des dispositions suivantes:
– la partie 6.3 de la directive 70/221/CEE;
– la norme FMVSS n° 301 («Fuel system integrity»);
– l'annexe V du règlement n° 34 de la CEE-ONU.
- Dispositif de protection arrière
a) L'arrière du véhicule est construit conformément à la partie 5 de l'annexe II de la directive 70/221/CEE.
b) À cette fin, il suffit qu'il soit satisfait aux exigences énoncées au deuxième alinéa du point 5.2.
c) Si, en application de ce qui précède, un dispositif de protection arrière doit être monté ultérieurement, il doit satisfaire aux points 5.3 et 5.4 de l'annexe II de ladite directive.
- 4 Directive 70/222/CEE
 (Plaque d'immatriculation arrière)
- L'emplacement, l'inclinaison, les angles de visibilité et la position de la plaque d'immatriculation doivent être conformes à la directive 70/222/CEE.

- 5 Directive 70/311/CEE
(Direction)
- Systemes mécaniques
a) Le mécanisme de direction doit être construit de sorte à se recentrer de lui-même. Afin de vérifier la conformité à cette disposition, il est procédé à un essai conformément aux points 5.1.2 et 5.2.1 de la partie 5 de l'annexe I de la directive 70/311/CEE.
b) La non-conformité du mécanisme de direction n'entraîne pas une perte de contrôle complète du véhicule.
- Systeme complexe de commande électronique du véhicule (dispositifs de «commande électronique»)
Le système complexe de commande électronique n'est autorisé que s'il est conforme à l'annexe 6 du règlement n° 79 de la CEE-ONU.
- 6 Directive 70/387/CEE
(Serrures et charnières)
- a) Les serrures et charnières doivent être conformes aux points 3.2.1, 3.3.2 et 3.4.1 de l'annexe I de la directive 70/387/CEE.
b) Les exigences énoncées au point 3.4.1 ne s'appliquent pas si la conformité au point 6.1.5.4 du règlement n° 11 de la CEE-ONU, révision 1, amendement 2, est démontrée.
- 7 Directive 70/388/CEE
(Avertisseur acoustique)
- Composants
Il n'est pas nécessaire que les dispositifs d'avertissement acoustique soient réceptionnés conformément à la directive 70/388/CEE. Ils doivent toutefois émettre un son continu comme l'exige le point 1.1 de la partie 1 de l'annexe I de la directive 70/388/CEE.
- Montage sur le véhicule
a) Il est procédé à un essai conformément à la partie 2 de l'annexe I de la directive 70/388/CEE.
b) La pression acoustique maximale doit être conforme au point 2.1.4 de la partie 2 de ladite annexe.

8 Directive 2003/97/CE
(Dispositifs de vision
indirecte)

Composants

- a) Le véhicule est équipé des rétroviseurs prescrits dans la partie 2 de l'annexe III de la directive 2003/97/CE.
- b) Il n'est pas nécessaire qu'ils soient réceptionnés conformément à ladite directive.
- c) Le rayon de courbure des antévisseurs/rétroviseurs ne doit pas causer d'importantes distorsions d'image. Le service technique peut décider de vérifier le rayon de courbure selon la méthode décrite à l'appendice 1 de l'annexe II de la directive 2003/97/CE. Le rayon de courbure n'est pas inférieur à celui requis par la partie 3.4 de l'annexe II de ladite directive.

Montage sur le véhicule

Il est procédé à une mesure pour vérifier que les champs de vision sont conformes soit aux dispositions de la partie 5 de l'annexe III de la directive 2003/97/CE, soit à la même partie de la directive 71/127/CEE.

- 9 Directive 71/320/CEE
(Freinage)
- Dispositions générales
- a) Le système de freinage est construit conformément à la partie 2 de l'annexe I de la directive 71/320/CEE.
- b) Les véhicules sont équipés d'un dispositif antiblocage agissant sur toutes les roues.
- c) Les performances du système de freinage sont conformes à la partie 2 de l'annexe II de ladite directive.
- d) À cette fin, les essais sur route sont réalisés sur une voie dont la surface présente une forte adhérence. L'essai sur le frein de stationnement s'effectue sur une pente de 18 % (ascendante et descendante).
Seuls les essais susmentionnés sont réalisés. Dans chaque cas, le véhicule doit être en charge.
- e) Il n'est pas procédé à l'essai sur route visé au point c) ci-avant si le demandeur peut fournir une déclaration du constructeur établissant que le véhicule est conforme soit au règlement n° 13-H de la CEE-ONU, y compris au supplément 5, soit à la norme FMVSS n° 135.
- Frein de service
- a) Il est procédé à un essai de «type 0» tel que prescrit aux points 1.2.2 et 1.2.3 de l'annexe II de la directive 71/320/CEE.
- b) Il est en outre procédé à un essai de «type I» tel que prescrit au point 1.3 de l'annexe II de ladite directive.
- Frein de stationnement
- Il est procédé à un essai conformément au point 2.1.3 de l'annexe II de ladite directive.
- 10 Directive 72/245/CEE
[Parasites radioélectriques
(compatibilité
électromagnétique)]
- Composants
- a) Il n'est pas nécessaire que les sous-ensembles électriques/électroniques soient réceptionnés conformément à la directive 72/245/CEE.
- b) Les dispositifs électriques/électroniques montés ultérieurement sur le véhicule doivent être conformes à ladite directive.
- Perturbations électromagnétiques émises
- Le demandeur fournit une déclaration du constructeur établissant que le véhicule est conforme à la directive 72/245/CEE ou aux autres normes suivantes:
- Perturbation électromagnétique en bande large: CISPR 12 ou SAE J551-2;
 - Perturbation électromagnétique en bande étroite: CISPR 12 (dés embarqué) ou 25 (embarqué) ou SAE J551-4 et SAE J1113-41.
- Essais d'immunité
- Il est renoncé à l'essai d'immunité.

- 11 Directive 72/306/CEE
(Fumées des moteurs diesel)
- a) Il est procédé à un essai selon les méthodes décrites aux annexes III et IV de la directive 72/306/CEE.
b) Les valeurs limites applicables sont celles indiquées à l'annexe V de la directive 72/306/CEE.
c) La valeur corrigée du coefficient d'absorption visé à la partie 4 de l'annexe I de la directive 72/306/CEE est indiquée de manière lisible, en un endroit aisément accessible.
- 13 Directive 74/61/CEE
(Antivol et dispositif d'immobilisation)
- a) Afin de prévenir un usage non autorisé, le véhicule est équipé d'un dispositif de verrouillage, tel que défini à la partie 2.2 de l'annexe IV de la directive 74/61/CEE.
b) Si un dispositif d'immobilisation est monté, il doit satisfaire aux exigences techniques de la partie 3 de l'annexe V de ladite directive et aux exigences essentielles de la partie 4, notamment le point 4.1.1.
- 14 Directive 74/297/CEE ^(f)
(Comportement du dispositif de conduite en cas de choc)
- a) Le demandeur présente une déclaration du constructeur établissant que le véhicule donné [*dont le numéro VIN doit être précisé*] est conforme à l'une au moins des dispositions suivantes:
– directive 74/297/CEE;
– normes FMVSS n° 203 («Impact protection for the driver from the steering control system») et n° 204 («Steering control rearward displacement»);
– art. 11 du JSRRV.
b) Il peut être procédé à un essai sur un véhicule de production, à la demande du demandeur, conformément à l'annexe II de la directive 74/297/CEE. L'essai est réalisé par un service technique européen notifié compétent en la matière. Un rapport détaillé est remis au demandeur.
- 15 Directive 74/408/CEE
Résistance des sièges –
Appuie-tête
- Sièges, ancrages et systèmes de réglage
Les sièges et leurs systèmes réglables doivent être conformes à l'annexe IV de la directive 74/408/CEE.
Appuie-tête
a) Les appuie-tête doivent satisfaire aux exigences essentielles de la partie 3 de l'annexe II de la directive 74/408/CEE et de la partie 5 de l'appendice I de ladite annexe.
b) Seuls les essais décrits au point 3.10 et aux parties 5, 6 et 7 de l'annexe II à ladite directive sont réalisés.

- 17 Directive 75/443/CEE
(Tachymètre – marche arrière)
- Appareil indicateur de vitesse
a) Le cadran doit être conforme aux points 4.1. à 4.2.3 de l'annexe II de la directive 75/443/CEE.
b) Si le service technique a des motifs valables de croire que l'appareil indicateur de vitesse n'est pas calibré de façon suffisamment précise, il peut exiger qu'il soit procédé aux essais prescrits à la partie 4.3.
- Marche arrière
Le changement de vitesse comprend une marche arrière.
- 18 Directive 76/114/CEE
(Plaques réglementaires)
- Numéro d'identification du véhicule
a) Le véhicule comporte un numéro d'identification comprenant un minimum de huit caractères et un maximum de 17 caractères. Le numéro d'identification du véhicule composé de 17 caractères doit satisfaire aux exigences des normes ISO 3779 : 1983 et 3780 : 1983.
b) Le numéro d'identification du véhicule est apposé en un endroit bien visible et accessible, de telle sorte qu'il ne puisse pas être effacé ou à ce qu'il ne se détériore pas.
c) Lorsqu'aucun numéro d'identification du véhicule n'est marqué sur le châssis ou la carrosserie, un État membre peut demander qu'il en soit apposé ultérieurement, en application de sa législation interne. Dans ce cas, l'autorité compétente de cet État membre supervise l'opération.
- Plaques réglementaires
Le véhicule est équipé d'une plaque d'identification apposée par le constructeur du véhicule.
Aucune autre plaque n'est requise une fois la réception accordée.
- 19 Directive 76/115/CEE
(Points d'ancrage des ceintures de sécurité)
- Le demandeur présente une déclaration du constructeur établissant que le véhicule donné [*dont le numéro VIN doit être précisé*] est conforme à l'une au moins des dispositions suivantes:
– directive 76/115/CEE;
– norme FMVSS n° 210 («Seat belt assembly anchorages»);
– article 22-3 du JSRRV.

20	Directive 76/756/CEE (Installation des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse)	<p>a) L'installation des dispositifs d'éclairage doit être conforme aux exigences du règlement n° 48 de la CEE-ONU, série d'amendements 03, à l'exception des annexes 5 et 6 dudit règlement.</p> <p>b) Aucune exemption n'est autorisée en ce qui concerne le nombre, les caractéristiques essentielles de conception, les connexions électriques et la couleur de la lumière émise ou réfléchi et les dispositifs de signalisation visés dans les entrées 21 à 26 et 28 à 30 de la présente annexe.</p> <p>c) Les dispositifs d'éclairage et de signalisation devant être montés ultérieurement conformément à ce qui précède doivent porter la marque de réception «CE».</p> <p>d) Les lampes équipées de sources lumineuses à décharge ne sont autorisées qu'en conjonction avec l'installation d'un dispositif de nettoyage des phares et d'un dispositif de réglage de niveau des phares, le cas échéant.</p> <p>e) Les feux de croisement doivent être adaptés au sens de la circulation en vigueur dans le pays où le véhicule est réceptionné.</p>
21	Directive 76/757/CEE (Catadioptrés)	Si nécessaire, deux catadioptrés supplémentaires, portant la marque de réception «CE», sont ajoutés à l'arrière, dans une position conforme au règlement n° 48 de la CEE-ONU.
22	Directive 76/758/CEE (Feux d'encombrement, feux de position avant, feux de position arrière, feux stop, feux de position latéraux et de circulation diurne)	Les prescriptions de cette directive ne s'appliquent pas. Toutefois, le bon fonctionnement des feux doit être vérifié par le service technique.
23	Directive 76/759/CEE (Indicateurs de direction)	Les prescriptions de cette directive ne s'appliquent pas. Toutefois, le bon fonctionnement des feux doit être vérifié par le service technique.
24	Directive 76/760/CEE (Éclairage de la plaque d'immatriculation arrière)	Les prescriptions de cette directive ne s'appliquent pas. Toutefois, le bon fonctionnement des feux doit être vérifié par le service technique.

25	Directive 76/761/CEE [Projecteurs (y compris lampes)]	<p>a) L'illumination produite par le faisceau-croisement des feux de route montés sur le véhicule doit être vérifiée conformément aux dispositions de la partie 6 du règlement n° 112 de la CEE-ONU concernant les feux de route émettant un faisceau-croisement asymétrique. À cet effet, il peut être fait référence aux tolérances figurant à l'annexe 5 dudit règlement.</p> <p>b) Cette même décision s'applique d'office au faisceau-croisement des feux de route couverts par le règlement de la CEE-ONU n° 98 ou n° 123.</p>
26	Directive 76/762/CEE (Feux de brouillard avant)	Il est dérogé aux dispositions de ladite directive. Toutefois, le bon fonctionnement des feux, si le véhicule en est équipé, doit être vérifié par le service technique.
27	Directive 77/389/CEE (Dispositifs de remorquage)	Il est dérogé aux exigences de ladite directive.
28	Directive 77/538/CEE (Feux de brouillard arrière)	Il est dérogé aux dispositions de ladite directive. Toutefois, le bon fonctionnement des feux doit être vérifié par le service technique.
29	Directive 77/539/CEE (Feu de marche arrière)	Il est dérogé aux dispositions de ladite directive. Toutefois, le bon fonctionnement des feux, si le véhicule en est équipé, doit être vérifié par le service technique.
30	Directive 77/540/CEE (Feux de stationnement)	Il est dérogé aux dispositions de ladite directive. Toutefois, le bon fonctionnement des feux, si le véhicule en est équipé, doit être vérifié par le service technique.
31	Directive 77/541/CEE (Ceintures de sécurité et systèmes de retenue)	<p><u>Composants</u></p> <p>a) Il n'est pas nécessaire que les ceintures de sécurité soient réceptionnées conformément à la directive 77/541/CEE.</p> <p>b) Chaque ceinture de sécurité doit toutefois porter une étiquette d'identification.</p> <p>c) Les indications figurant sur l'étiquette sont conformes à la décision concernant l'ancrage des ceintures de sécurité (voir entrée 19 de la présente annexe).</p> <p><u>Prescriptions relatives à l'installation</u></p> <p>a) Le véhicule est équipé de ceintures de sécurité conformément aux exigences énoncées dans l'annexe XV de la directive 77/541/CEE.</p> <p>b) Si un certain nombre de ceintures de sécurité doivent être montées ultérieurement, conformément au point a) ci-avant, elles doivent être d'un type réceptionné conformément à la directive 77/541/CEE ou au règlement n° 16 de la CEE-ONU.</p>

- 33 Directive 78/316/CEE
(Identification des commandes,
des témoins et des indicateurs)
- a) Les symboles, y compris la couleur de leurs témoins correspondants dont la présence est obligatoire en application de l'annexe II de la directive 78/316/CEE, doivent être conformes à ladite directive.
b) Si tel n'est pas le cas, le service technique vérifie si les symboles, les témoins et les indicateurs présents sur le véhicule fournissent au conducteur des informations compréhensibles sur le fonctionnement des commandes en question.
- 34 Directive 78/317/CEE
Dispositifs de dégivrage et de
désembuage
- Le véhicule doit être équipé de dispositifs adéquats de dégivrage et de désembuage du pare-brise.
- 35 Directive 78/318/CEE
Essuie-glaces et lave-glaces
- Le véhicule doit être équipé de lave-glaces et d'essuie-glaces du pare-brise adéquats.
- 36 Directive 2001/56/CE
(Chauffage de l'habitacle)
- a) L'habitacle doit être équipé d'un système de chauffage.
b) Les chauffages à combustion et leur installation doivent être conformes à l'annexe VII de la directive 2001/56/CE. En outre, les chauffages à combustion GPL et les systèmes de chauffage GPL doivent satisfaire aux exigences énoncées à l'annexe VIII de ladite directive.
c) Les systèmes de chauffage supplémentaires montés ultérieurement doivent satisfaire aux exigences figurant dans ladite directive.
- 39 Directive 80/1268/CEE
(Émissions de
CO₂/consommation de
carburant)
- a) Il est procédé à un essai conformément à la partie 5 de l'annexe I de la directive 80/1268/CEE.
b) Les prescriptions figurant au point 5.1.1 de cette annexe ne s'appliquent pas.
c) S'il n'est pas procédé à un essai concernant les émissions de gaz d'échappement en application des dispositions visées à l'entrée 2 de la présente annexe, les émissions de CO₂ et la consommation de carburant sont calculées à l'aide de la formule figurant dans les notes explicatives ^(b) et ^(c).
- 40 Directive 80/1269/CEE
(Puissance du moteur)
- a) Le demandeur doit présenter une déclaration du constructeur établissant la puissance de sortie maximale du moteur en kW ainsi que le régime correspondant en tours par minute.
b) Il peut aussi être fait référence à une courbe de puissance du moteur fournissant les mêmes informations.

- 41 Directive 2005/55/CE
(Émissions (Euro IV et V)
véhicules utilitaires lourds –
OBD – opacité des fumées)
- Émissions de gaz d'échappement
a) Il est procédé à un essai conformément à la partie 6.2 de l'annexe I de la directive 2005/55/CE en utilisant les facteurs de détérioration énoncés au point 3.6 de l'annexe II de la directive 2005/78/CE.
b) Les limites sont celles énoncées dans le tableau 1 ou 2 de l'annexe I de la directive 2005/55/CE.
- OBD
a) Le véhicule doit être équipé d'un système OBD.
b) L'interface de l'OBD doit être capable de communiquer avec les outils de diagnostic généralement utilisés pour les inspections techniques périodiques.
- Opacité des fumées
a) Les véhicules équipés d'un moteur diesel sont testés conformément aux méthodes d'essai visées à l'annexe VI de la directive 2005/55/CE.
b) La valeur corrigée du coefficient d'absorption est indiquée de manière lisible, en un endroit aisément accessible.
- 45 Directive 92/22/CEE
(Vitrages de sécurité)
- Composants
a) Le vitrage est fait soit de verre de sécurité trempé, soit de verre de sécurité formé de feuilles contrecollées.
b) Le montage de vitrage en plastique n'est permis qu'aux endroits situés derrière le pilier «B».
c) Il n'est pas nécessaire que le vitrage soit réceptionné en vertu de la directive 92/22/CE.
- Installation
a) Les prescriptions en matière d'installation énoncées à l'annexe 21 du règlement n° 43 de la CEE-ONU s'appliquent.
b) Aucun film teinté susceptible de réduire la transmission régulière de lumière au minimum requis n'est autorisé sur le pare-brise et sur le vitrage situé devant le pilier «B».

46	Directive 92/23/CEE (Pneumatiques)	<p><u>Composants</u> Les pneumatiques portent une marque de réception «CE», ainsi que le symbole «s» (pour son).</p> <p><u>Installation</u> a) Les dimensions, l'indice de capacité de charge et la catégorie de vitesse des pneumatiques doivent satisfaire aux exigences de l'annexe IV de la directive 92/23/CEE. b) Le symbole de la catégorie de vitesse du pneumatique doit être compatible avec la vitesse maximale par construction du véhicule. c) La présence d'un limiteur de vitesse ne dispense pas de l'application de cette exigence. d) Pour l'application des dispositions du point b) ci-avant, la vitesse maximale du véhicule est déclarée par le constructeur du véhicule. Le service technique peut toutefois évaluer la vitesse maximale par construction du véhicule à partir de la puissance maximale du moteur, du nombre maximal de tours par minute et des données concernant la chaîne cinématique.</p>
48	Directive 97/27/CE (Masses et dimensions)	<p>a) Il doit être satisfait aux exigences essentielles de l'annexe I de la directive 97/27/CE. Les prescriptions figurant aux points 7.8.3, 7.9 et 7.10 de cette annexe ne s'appliquent toutefois pas. b) Pour l'application des dispositions du point a) ci-avant, les masses à considérer sont les suivantes: - la masse en ordre de marche telle que définie au point 2.6 de l'annexe I de la directive 2007/46/CE et mesurée par le service technique, et - les masses en charge maximales, soit déclarées par le constructeur du véhicule, soit indiquées sur la plaque du constructeur, au moyen d'étiquettes autocollantes, ou dans le manuel de l'utilisateur. Ces masses sont réputées être des masses maximales en charge techniquement admissibles. c) Les modifications techniques apportées par le demandeur – comme le remplacement des pneus par des pneus à indice de capacité de charge moindre – afin de réduire la masse maximale en charge techniquement admissible du véhicule à 3,5 tonnes ou moins pour que le véhicule puisse être réceptionné conformément à ladite directive ne sont pas autorisées. d) Aucune exemption n'est admise en ce qui concerne les dimensions maximales admissibles.</p>

49	Directive 92/114/CEE (Saillies extérieures de la cabine)	<p>a) Conformément à la partie 6 de l'annexe I de la directive 92/114/CEE, il doit être satisfait aux exigences générales figurant à la partie 5 de l'annexe I de la directive 74/483/CEE.</p> <p>b) Il est satisfait, à la discrétion du service technique, aux exigences définies aux points 6.1, 6.5, 6.6, 6.7, 6.8 et 6.11 de l'annexe I de la directive 74/483/CEE.</p>
50	Directive 94/20/CE (Dispositifs d'attelage)	<p><u>Entités techniques distinctes</u></p> <p>a) Il n'est pas nécessaire que les attelages d'origine destinés à l'attelage d'une remorque dont la masse maximale n'est pas supérieure à 1 500 kg soient réceptionnés conformément à la directive 94/20/CE.</p> <p>b) Un attelage est réputé d'origine lorsqu'il est décrit dans le manuel de l'utilisateur ou dans un document justificatif équivalent fourni à l'acheteur par le constructeur du véhicule.</p> <p>c) Si un tel attelage est réceptionné avec le véhicule, une mention appropriée doit figurer sur la fiche de réception indiquant qu'il appartient au propriétaire d'assurer la compatibilité avec le dispositif d'attelage monté sur la remorque.</p> <p>d) Les attelages autres que ceux visés au point a) ci-avant et les attelages qui sont montés ultérieurement doivent être réceptionnés conformément à la directive 94/20/CEE.</p> <p><u>Montage sur le véhicule</u></p> <p>Le service technique vérifie que le montage des dispositifs d'attelage satisfait à l'annexe VII de la directive 94/20/CEE.</p>
54	Directive 96/27/CE (Collision latérale)	<p>a) Le demandeur présente une déclaration du constructeur établissant que le véhicule donné [<i>dont le numéro VIN doit être précisé</i>] est conforme à l'une au moins des dispositions suivantes:</p> <ul style="list-style-type: none"> – directive 96/27/CE; – norme FMVSS n° 214 («Side impact protection»); – article 18 du JSRRV. <p>b) Il peut être procédé à un essai sur un véhicule de production, à la requête du demandeur, conformément à la partie 3 de l'annexe II de la directive 96/27/CE.</p> <p>c) L'essai est réalisé par un service technique européen notifié compétent en la matière. Un rapport détaillé est remis au demandeur.</p>
56	Directive 98/91/CE Véhicules destinés au transport de marchandises dangereuses	<p>Les véhicules destinés au transport de marchandises dangereuses doivent être conformes à la directive 94/55/CE.</p>

58	Règlement (CE) n° 78/2009 (Protection des piétons)	<p><u>Assistance au freinage</u> Les véhicules sont équipés d'un dispositif antiblocage électronique agissant sur toutes les roues.</p> <p><u>Protection des piétons</u> Jusqu'au 24 février 2018, les exigences de ce règlement ne s'appliquent pas aux véhicules dont la masse maximale n'est pas supérieure à 2 500 kg. Jusqu'au 24 août 2019, elles ne s'appliquent pas aux véhicules dont la masse maximale est supérieure à 2 500 kg.</p> <p><u>Systèmes de protection frontale</u> Toutefois, les systèmes de protection frontale sur le véhicule doivent être réceptionnés conformément au règlement (CE) n° 78/2009 et leur montage doit satisfaire aux prescriptions essentielles énoncées à la section 6 de l'annexe I dudit règlement.</p>
59	Directive 2005/64/CE (Recyclage)	Les exigences de cette directive ne s'appliquent pas.
61	Directive 2006/40/CE (Système de conditionnement d'air)	Les exigences de cette directive s'appliquent à compter du 1 ^{er} janvier 2011.

Notes explicatives se rapportant à l'appendice 2

1. Abréviations utilisées dans le présent appendice

«OEM»: Équipement d'origine fourni par le constructeur

«FMVSS»: Federal Motor Vehicle Safety Standard of the U.S Department of Transportation

«JSRRV»: Japan Safety regulations for Road Vehicles

«SAE»: Society of Automotive Engineers

«CISPR»: Comité international spécial des perturbations radioélectriques.

2. Remarques

a) L'installation complète à GPL ou à GNC doit être vérifiée par rapport aux dispositions des règlements n° 67, 110 ou 115 de la CEE-ONU, selon le cas.

b) La formule à utiliser pour l'évaluation des émissions de CO₂ se présente comme suit:

Moteur à essence et boîte à vitesses manuelle:

$$\text{CO}_2 = 0,047 m + 0,561 p + 56,621$$

Moteur à essence et boîte à vitesses automatique:

$$\text{CO}_2 = 0,102 m + 0,328 p + 9,481$$

Moteur à essence et électrique hybride:

$$\text{CO}_2 = 0,116 m - 57,147$$

Moteur diesel et boîte à vitesses manuelle:

$$\text{CO}_2 = 0,108 m - 11,371$$

Moteur diesel et boîte à vitesses automatique:

$$\text{CO}_2 = 0,116 m - 6,432$$

Sachant que: CO₂ est la masse combinée des émissions de CO₂ en g/km, «m» est la masse du véhicule en ordre de marche en kg et «p» la puissance de moteur maximale en kW.

La masse combinée de CO₂ est calculée à une décimale, puis arrondie au chiffre le plus proche comme suit:

a) si le chiffre suivant le signe décimal est compris entre 0 et 4, le total est arrondi à l'unité inférieure;

b) si le chiffre suivant le signe décimal est compris entre 5 et 9, le total est arrondi à l'unité supérieure.

- c) La formule à utiliser pour l'évaluation de la consommation de carburant se présente comme suit:
 $CFC = CO_2 \times k^{-1}$
Sachant que: CFC est la consommation de carburant combinée exprimée en l/100 km, CO₂ la masse combinée des émissions de CO₂ exprimée en g/km après avoir été arrondie selon la règle définie à la remarque 2. b), «k» un coefficient équivalent à:
23,81 dans le cas d'un moteur à essence;
26,49 dans le cas d'un moteur diesel.
La consommation de carburant combinée est calculée à deux décimales. Elle est ensuite arrondie comme suit:
a) si le chiffre suivant le premier signe décimal est compris entre 0 et 4, le total est arrondi à l'unité inférieure;
b) si le chiffre suivant le premier signe décimal est compris entre 5 et 9, le total est arrondi à l'unité supérieure.
- d) La directive 74/297/CEE s'applique aux véhicules qui ne sont pas couverts par la directive 96/79/CE.
- e) Les véhicules conformes à la directive 96/79/CE sont dispensés de l'obligation de conformité à la directive 74/297/CE.
- f) La directive 74/297/CEE s'applique aux véhicules N₁ ayant une masse en charge maximale techniquement admissible ne dépassant pas 1,5 tonne.

2. L'annexe VI est modifiée comme suit:

a) la première phrase du titre du modèle B est remplacée par le texte suivant:

«MODÈLE B

(À utiliser pour la réception par type d'un véhicule par rapport à un système)»

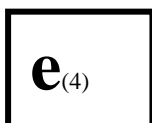
b) Le modèle D se présente comme suit:

«MODÈLE D

(à utiliser pour la réception individuelle harmonisée d'un véhicule en vertu de l'article 24)

Format maximal: A4 (210 × 297 mm)

FICHE DE RÉCEPTION INDIVIDUELLE CE PAR TYPE DE VÉHICULE



Nom, adresse, numéro de téléphone et adresse courriel de l'autorité compétente en matière de réception individuelle

Communication relative à la réception individuelle d'un véhicule en vertu de l'article 24 de la directive 2007/46/CE modifiée en dernier lieu par le règlement (CE) n° .../...

Partie 1

Le/la soussigné(e) [... .. *nom et fonction*] certifie par la présente que le véhicule:

- 0.1 Marque (raison sociale du constructeur):
- 0.2 Type Variante: Version:
- 0.2.1 Dénomination commerciale:
- 0.4. Catégorie ⁽²⁾:
- 0.5 Nom et adresse du fabricant:
- 0.6 Emplacement et mode de fixation des plaques réglementaires:
Emplacement du numéro d'identification du véhicule:
- 0.9. Nom et adresse du mandataire du constructeur (le cas échéant):
- 0.10 Numéro d'identification du véhicule:

Présenté à l'homologation le [.....*date de la demande*]

par [..... *Nom et adresse du demandeur*]

est réceptionné en vertu des dispositions de l'article 24 de la directive 2007/46/CE [modifiée en dernier lieu par le règlement (CE) n° .../...]. En foi de quoi, le numéro de réception suivant a été octroyé:

Le véhicule est conforme à l'appendice 2 de l'annexe IV de la directive 2007/46/CE. Il peut être immatriculé à titre permanent sans autre réception dans les États membres dans lesquels la conduite est à droite/à gauche ⁽¹⁾ et qui utilisent les unités métriques/britanniques ⁽¹⁾ pour le tachymètre.

(lieu) (date)

Signature ⁽³⁾

(Cachet de l'autorité
compétente en matière de
réception)

[...]

[...]

[...]

Annexes

Deux photographies ⁽⁵⁾ du véhicule (résolution minimale 640x480 pixel, ~7x10 cm)

- | | |
|--|--|
| (1) Biffer les mentions inutiles. | (4) Numéro de l'État membre qui délivre la réception individuelle: (voir «Partie 1» point 1, de l'annexe VII de la directive 2007/46/CE) |
| (2) Tel que défini à l'annexe II, partie A. | |
| (3) Ou représentation visuelle d'une «signature électronique avancée» conformément à la directive 1999/93/CE, y compris les données de vérification. | (5) ¾ avant, ¾ arrière |

Partie 2

Constitution générale du véhicule

1. Nombre d'essieux: ... et de roues:
- 1.1. Nombre et emplacement des essieux à roues jumelées:
3. Essieux moteurs (nombre, emplacement, crabotage d'un autre essieu):

Dimensions principales

4. Empattement^(a): mm
- 4.1. Écartement des essieux: 1-2: ... mm 2-3: ... mm 3-4: ... mm
5. Longueur : mm
6. Largeur: mm
7. Hauteur: mm

Masses

13. Masse du véhicule en état de marche: kg ^(b)
16. Masses maximales techniquement admissibles
- 16.1. Masse en charge maximale techniquement admissible: kg
- 16.2. Masse maximale techniquement admissible sur chaque essieu: 1. kg
2. kg 3. kg etc.
- 16.4. Masse en charge maximale techniquement admissible de l'ensemble:kg
18. Masse maximale remorquable techniquement admissible en cas de:
- 18.1. Remorque à timon d'attelage:kg
- 18.2. Semi-remorque:kg
- 18.3. Remorque à essieu central:kg
- 18.4. Remorque non freinée:kg
19. Masse verticale statique maximale techniquement admissible au point d'attelage:kg

Propulsion

20. Constructeur du moteur:
21. Code du moteur:
22. Principe de fonctionnement:
23. Mode uniquement électrique: oui/non ⁽¹⁾
- 23.1. Véhicule [électrique] hybride: oui/non ⁽¹⁾
24. Nombre et disposition des cylindres:
25. Capacité du moteur: cm³
26. Carburant: Gazole/essence/GPL/GN
biométhane/éthanol/biogazole/hydrogène ⁽¹⁾
- 26.1. Monocarburant/biocarburant/carburant modulable ⁽¹⁾

27. Puissance maximale nette (^c): kW à ... min⁻¹ ou puissance nominale continue maximale (moteur électrique)....kW (¹)

Vitesse maximale

29. Vitesse maximale: km/h

Essieux et suspension

30. Voie des essieux: 1. mm 2. mm 3. mm
35. Combinaison pneumatiques/jantes:

Carrosserie

38. Code de la carrosserie (^d):
40. Couleur du véhicule (^e):
41. Nombre et configuration des portes:
42. Nombre des places assises (y compris celle du conducteur) (^f):
42.1. Place(s) assise(s) conçue(s) pour être utilisée(s) uniquement lorsque le véhicule est à l'arrêt:
42.3. Nombre de places accessibles à des utilisateurs en fauteuil roulant:

Dispositif de remorquage

44. Numéro de réception ou marque de réception du dispositif d'attelage (le cas échéant):

Performances environnementales

46. Niveau sonore
À l'arrêt: dB(A) à un régime de:min⁻¹
En marche: dB(A)
47. Niveau des émissions d'échappement (^g): Euro.....
Autre législation:
49. Émissions de CO₂/consommation de carburant/consommation d'énergie électrique (^h):
- | | | |
|----------------------------|------------------------------|--|
| | Émissions de CO ₂ | Consommation de carburant |
| Conditions mixtes: | g/km | l/100 km / m ³ /100 km (¹) |
| Pondéré, conditions mixtes | g/km | l/100 km |
2. Véhicules électriques purs et véhicules électriques hybrides chargeables de l'extérieur
Consommation d'énergie électrique [pondérée, conditions mixtes (¹)] Wh/km
52. Remarques
53. Informations complémentaires (kilométrage³, ...)

Notes explicatives se rapportant au modèle D figurant à l'annexe VI

Point (¹) Rayer la mention inutile.

- a) Cette entrée n'est complétée que si le véhicule possède deux essieux.
b) Cette masse est la masse réelle du véhicule dans les conditions énoncées au point 2.6 de l'annexe I.
c) Pour les véhicules électriques hybrides, indiquer les deux puissances de sortie.
d) Il convient d'utiliser les codes décrits à la partie C de l'annexe II.

- e) N'indiquer que la ou les couleurs de base: blanc, jaune, orange, rouge, bordeaux/violet, bleu, vert, gris, brun ou noir.
- f) À l'exclusion des sièges conçus pour n'être utilisés que lorsque le véhicule est à l'arrêt, ainsi que le nombre de places pour fauteuils roulants.
- g) Ajouter le chiffre du niveau Euro et le caractère correspondant aux dispositions appliquées pour la réception.
- h) Répéter pour les divers carburants pouvant être utilisés.»