



CHAMBRE DES DÉPUTÉS
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Dossier consolidé

Projet de loi 7101

Projet de loi modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques

Date de dépôt : 12-12-2016

Date de l'avis du Conseil d'État : 29-03-2017

Auteur(s) : Monsieur François Bausch, Ministre du Développement durable et des Infrastructures

Liste des documents

| Date | Description | Nom du document | Page |
|-------------|---|------------------------|-------------|
| 13-03-2018 | Résumé du dossier | Résumé | <u>3</u> |
| 12-12-2016 | Déposé | 7101/00 | <u>5</u> |
| 20-01-2017 | Avis de la Chambre de Commerce (10.1.2017) | 7101/01 | <u>201</u> |
| 09-02-2017 | Avis de la Chambre des Métiers (3.2.2017) | 7101/02 | <u>204</u> |
| 29-03-2017 | Avis du Conseil d'État (28.3.2017) | 7101/03 | <u>207</u> |
| 01-02-2018 | Rapport de commission(s) : Commission du Développement durable Rapporteur(s) : Monsieur Henri Kox | 7101/04 | <u>212</u> |
| 08-02-2018 | Premier vote constitutionnel (Vote Positif) En séance publique n°19 | 7101 | <u>221</u> |
| 22-02-2018 | Dispense du second vote constitutionnel par le Conseil d'Etat (22-02-2018) Evacué par dispense du second vote (22-02-2018) | 7101/05 | <u>224</u> |
| 01-02-2018 | Commission du Développement durable Procès verbal (15) de la reunion du 1 février 2018 | 15 | <u>227</u> |
| 18-01-2018 | Commission du Développement durable Procès verbal (13) de la reunion du 18 janvier 2018 | 13 | <u>231</u> |
| 20-03-2018 | Publié au Mémorial A n°195 en page 1 | 7101 | <u>267</u> |

Résumé

7101 : résumé

Le projet de loi vise à introduire des modifications de trois ordres dans la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

Tout d'abord, il s'agit de sanctionner les constructeurs automobiles qui se seraient rendus coupables de manœuvres frauduleuses du type fausse déclaration, falsification des résultats, dissimulations d'informations et autres dans le cadre des procédures de réception ou de rappel.

Ensuite, le projet apporte des modifications d'ordre pratique. Ainsi, par exemple, l'article 1^{er} vise à restreindre l'obligation d'agrément ministériel et de serment aux seuls examinateurs du permis de conduire et non plus à tous les agents de la Société Nationale de Circulation Automobile. De même, il est prévu d'étendre la durée de validité du contrôle technique pour certains types de véhicules. Il est également proposé d'instaurer un système de certificat provisoire en cas de problèmes informatiques pour la délivrance des certificats de contrôle technique. Des aspects financiers sont également clarifiés, au niveau des frais d'introduction des demandes d'agrément et des jetons de présence à verser aux membres de la commission du contrôle technique. Par ailleurs, les cas d'exemption de l'interdiction judiciaire de conduire sont dorénavant limitativement énumérés.

Enfin, le projet de loi a pour objet de redresser certaines imperfections textuelles qui ont été relevées par la pratique, telles qu'une périodicité de contrôle technique plus adaptée pour les motor-homes dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 3.500 kg, la possibilité de délivrer un contrôle technique provisoire de 28 jours pour répondre à des besoins d'ordre informatique, ou encore des précisions procédurales concernant les interdictions de conduire.

7101/00

N° 7101
CHAMBRE DES DEPUTES
 Session ordinaire 2016-2017

P R O J E T D E L O I

**modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la
 réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques**

* * *

(Dépôt: le 12.12.2016)

SOMMAIRE:

| | <i>page</i> |
|--|-------------|
| 1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (5.12.2016)..... | 2 |
| 2) Conseil de Gouvernement du 11 novembre 2016 | 2 |
| – Extrait du procès-verbal n° 36/16 approuvé dans la séance du 17 novembre 2016 | 2 |
| 3) Texte du projet de loi | 3 |
| 4) Exposé des motifs | 5 |
| 5) Commentaire des articles | 5 |
| 6) Fiche financière | 7 |
| 7) Fiche d'évaluation d'impact..... | 8 |
| 8) Texte coordonné..... | 11 |
| 9) Tableau de concordance..... | 17 |
| 10) Règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2007 relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et 6) et aux informations sur la répa- ration et l'entretien des véhicules | 19 |
| 11) 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 | 35 |

*

ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT

Nous HENRI, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Sur le rapport de Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

Article unique.– Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures est autorisé à déposer en Notre nom à la Chambre des Députés le projet de loi modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

Palais de Luxembourg, le 5 décembre 2016

*Le Ministre du Développement durable
et des Infrastructures,*

François BAUSCH

HENRI

*

CONSEIL DE GOUVERNEMENT DU 11 NOVEMBRE 2016

**Extrait du procès-verbal n° 36/16
approuvé dans la séance du 17 novembre 2016**

8. Avant-projet de loi modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques – „EU-Pilot 2016“.

(DEV. DUR. 99/2016)

Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures saisit le Conseil de l'avant-projet de loi sous rubrique visant à transposer certaines dispositions de 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 composantes et des entités techniques à ces véhicules, ainsi que du règlement 715/2007/CE du Parlement européen et du Conseil, du 20 juin 2007, relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules.

L'avant-projet de loi sous rubrique a en particulier pour objet de répondre aux exigences de l'article 46 de la directive modifiée 2007/46/CE précitée et de l'article 13 du règlement modifié 715/2007/CE précité afin de se conformer à l'EU-Pilot 8385/16/GROW du 29 février 2016 par lequel, le Luxembourg a été invité à notifier les mesures nationales mettant en oeuvre les obligations des deux articles précités

Les deux articles précités imposent aux Etats membres de déterminer des sanctions effectives, proportionnelles et dissuasives en cas de non-respect des dispositions des textes législatifs précités. Les sanctions reprises dans le règlement grand-ducal modifié du 3 février 1998 portant exécution de directives de l'Union européenne relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques ainsi que des tracteurs agricoles et forestiers à roues ainsi que les sanctions reprises à l'article 4 de la loi modifiée du 14 février 1955 ne semblent pas suffisamment précises. En outre il est profité d'adapter certaines dispositions en matière de contrôle technique des véhicules automoteurs. Dans l'objectif notamment de pouvoir garantir en termes de sécurité des véhicules contrôlés auprès d'un organisme de contrôle technique agréé, un niveau de qualité élevé, il est proposé d'introduire quelques précisions au niveau du fonctionnement des organismes de contrôle technique. Par ailleurs, le présent texte a pour objet de redresser certaines imperfections textuelles qui ont été révélées par la pratique.

Le Conseil marque son accord avec le texte de l'avant-projet de loi sous rubrique qui sera maintenant introduit dans la procédure législative.

Pour extrait conforme

Jean-Paul SENNINGER
*Secrétaire général du
 Conseil de Gouvernement*

*

TEXTE DU PROJET DE LOI

Art. 1^{er}. A l'article 2 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, la deuxième phrase du deuxième alinéa du paragraphe 4 est remplacée par le libellé suivant:

„Les agents de la SNCA et ceux mis à sa disposition qui sont chargés de la réception des examens en vue de l'obtention d'un permis de conduire sont agréés par le ministre.“

Art. 2. L'article 4 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est modifié comme suit:

1. Le troisième alinéa du paragraphe 7 est supprimé.
2. Un nouvel alinéa 3 est inséré au paragraphe 11 avec le libellé suivant:

„Est passible d'un emprisonnement de huit jours à trois ans et d'une amende de 251 à 500.000 euros, ou d'une de ces peines seulement, tout constructeur du secteur automobile qui, au cours des procédures de réception ou des procédures de rappel:

 - fait une fausse déclaration;
 - falsifie les résultats des tests de réception ou de conformité en service;
 - dissimule des données ou des spécifications techniques qui pourraient entraîner un rappel ou un retrait de la réception;
 - utilise des dispositifs d'invalidation;
 - refuse l'accès aux informations.“
3. Un nouvel alinéa 4 est inséré au même paragraphe avec le libellé suivant:

„Est passible d'un emprisonnement de huit jours à trois ans et d'une amende de 251 à 500.000 euros, ou d'une de ces peines seulement, tout constructeur du secteur automobile qui aura mis sur le marché ou qui aura mis à disposition sur le marché des véhicules routiers ou des éléments ou des composants de véhicules routiers, dont les caractéristiques ne sont pas conformes à la réception par type.“

Art. 3. L'article 4*bis* de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est modifié comme suit:

1. L'alinéa 1^{er} du paragraphe 1^{er} est remplacé par le libellé suivant:

„Les véhicules routiers soumis à l'immatriculation au Luxembourg font l'objet d'un contrôle technique périodique destiné à vérifier leur sécurité technique ainsi que leur conformité réglementaire sur le plan technique et environnemental. Ce contrôle donne lieu à la délivrance par l'organisme qui a effectué le contrôle technique d'un certificat de contrôle technique; ce certificat est délivré à la personne qui a présenté le véhicule routier au contrôle. Le contrôle technique doit être exclusivement exécuté par un inspecteur de contrôle technique, détenteur d'un agrément ministériel conformément au paragraphe 3 de l'article 4*quater* et qui est directement lié par un contrat de travail à un organisme de contrôle technique agréé conformément au paragraphe 1^{er} de l'article 4*ter*. Un règlement grand-ducal détermine le contenu du certificat de contrôle technique.“
2. Le point e) sous 1. du quatrième alinéa du paragraphe 1^{er} est remplacé par le libellé suivant:

„e) les véhicules à moteur immatriculés comme véhicules à usage spécial autres que les motorhomes dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 3.500 kg;“.
3. Le paragraphe 4 est complété *in fine* par un alinéa nouveau avec le libellé suivant:

„En cas d'impossibilité de délivrer un certificat de contrôle technique par voie informatique, l'organisme de contrôle technique peut, sauf en cas de constatation d'une ou de plusieurs déficiences ou non-conformités critiques, établir un certificat de contrôle technique provisoire valable pour une périodicité de 28 jours. Si une déficience critique est détectée, le véhicule est interdit à la circulation conformément à l'alinéa 3 point 1. L'organisme de contrôle technique prend toutes les diligences pour faire tenir le certificat de contrôle dans les meilleurs délais et au plus tard 28 jours après passage au contrôle technique, au propriétaire ou au détenteur du véhicule.“

Art. 4. L'article 4ter de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est modifié comme suit:

1. Un nouveau point 8 est introduit à l'alinéa 1^{er} du paragraphe 1^{er}.
„8. avoir une preuve de paiement dudit agrément.“
2. Le paragraphe 1^{er} est complété in fine par un alinéa nouveau avec le libellé suivant:
„L'agrément ministériel en tant qu'organisme de contrôle technique de véhicules routiers est strictement personnel et incessible.“
3. L'alinéa 3 du paragraphe 4 est remplacé par le libellé suivant:
„La procédure d'instruction de la demande est sanctionnée par une décision du ministre après avoir demandé l'avis motivé de la commission du contrôle technique dont les membres sont nommés par le ministre. En vue de l'instruction des dossiers, elle peut s'entourer de toutes les informations requises et s'adjoindre d'experts. La composition, les attributions, les modalités de fonctionnement ainsi que l'indemnité dont les membres de la commission ont droit, sont précisées par règlement grand-ducal. Le montant de l'indemnité par membre ne peut pas dépasser le montant de 75 euros par séance.“
4. L'alinéa 4 du paragraphe 4 est remplacé par le libellé suivant:
„Les frais relatifs à l'instruction des demandes en vue de l'obtention d'un agrément sont à charge de l'organisme qui a introduit la demande. Le montant dû dans le cadre d'un agrément ne peut pas dépasser la somme de 1.100 euros correspondant au nombre 100 de l'indice des prix à la consommation. Les frais sont fixés par règlement grand-ducal.“
5. A l'alinéa 2 du paragraphe 6 la référence „n° 65/2008“ est remplacée par la référence „n° 765/2008“.

Art. 5. L'alinéa 5 du paragraphe 2 de l'article 4quater de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par libellé suivant:

„Il est institué une commission d'examen dont les membres sont nommés par le ministre ayant la Formation professionnelle dans ses attributions. La composition, les attributions, les modalités de fonctionnement ainsi que l'indemnité dont les membres de la commission ont droit, sont précisées par règlement grand-ducal. Le montant de l'indemnité par membre ne peut pas dépasser le montant de 75 euros par séance.“

Art. 6. A l'article 13 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée, le paragraphe 1ter est complété in fine par un alinéa nouveau avec le libellé suivant:

„Les dispositions du présent paragraphe s'appliquent également en cas d'interdiction de conduire provisoire prévue au paragraphe 3 ainsi qu'en cas de demande de mainlevée de l'interdiction de conduire provisoire dans les conditions de l'article 14.“

Art. 7. L'article 14 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est modifié comme suit:

1. Au cinquième alinéa, la référence au point 14 de l'article 13 figurant au point 2 est remplacée par une référence au paragraphe 13 de l'article 13;
2. Au sixième alinéa, la référence au paragraphe 14 de l'article 13 est remplacée par une référence au paragraphe 13 de l'article 13.

*

EXPOSE DES MOTIFS

CONSIDERATIONS GENERALES

Le présent projet de loi a pour objet de transposer en droit national certaines dispositions de 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, ainsi que du règlement 715/2007/CE du Parlement européen et du Conseil, du 20 juin 2007, relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules.

Par ailleurs, le présent projet de loi a pour objet de redresser certaines imperfections textuelles qui ont été révélées par la pratique, et ce notamment en matière de contrôle technique des véhicules automoteurs.

*

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Ad article 1^{er}.

L'article 1^{er} propose de limiter aux examinateurs du permis de conduire l'obligation de disposer d'un agrément ministériel et de prêter serment.

En effet, les dispositions actuellement en vigueur, qui ont été introduites dans la législation luxembourgeoise par la loi du 26 janvier 2016 modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, imposent ces mêmes obligations également à tous les agents de la Société Nationale de Circulation Automobile (SNCA) chargés des opérations administratives en relation avec la délivrance des permis de conduire.

Force est cependant de constater que la SNCA, qui effectue pour compte de l'Etat les tâches administratives relevant de la gestion des permis de conduire, doit garder une flexibilité au niveau de son effectif pour pouvoir réagir rapidement face à une insuffisance de l'effectif en place pour traiter dans un délai raisonnable les dossiers introduits par les citoyens.

Comme la SNCA se voit non seulement confrontée à une progression continue du nombre des dossiers à traiter mais doit également pouvoir réagir aux variations importantes du nombre d'opérations selon l'afflux des clients qui varie sensiblement selon les périodes, elle doit pouvoir renforcer à brève échéance son effectif, le cas échéant, par du personnel intérimaire ou temporaire. L'obligation que tous ses agents de la SNCA chargés des opérations administratives en relation avec la délivrance des permis de conduire doivent être agréés par le ministre et avoir prêté serment, ôte la flexibilité nécessaire à la SNCA pour offrir aux citoyens un service répondant à ses attentes.

Ad article 2.

1. Par analogie à l'article 1^{er}, il est proposé d'abroger l'obligation de disposer d'un agrément ministériel et de prêter serment également pour les agents de la SNCA qui sont chargés des opérations d'immatriculation.

2 et 3: Avec l'EU-Pilot 8385/16/GROW du 29 février 2016 le Luxembourg a été invité à notifier ses mesures nationales mettant en œuvre les obligations de l'article 46 de la directive 2007/46/CE et de l'article 13 du règlement (CE) 715/2007. Ces deux articles obligent les Etats membres à définir des sanctions pour les constructeurs automobiles en cas de non-respect des obligations au niveau de la réception par type. Par règlement grand-ducal du 25 avril 2005 suite à un avis y relatif du Conseil d'Etat, l'article 9 du règlement grand-ducal modifié du 3 février 1998 portant exécution de Directives de l'Union européenne relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques ainsi que des tracteurs agricoles et forestiers à roues, qui a visé des sanctions pour les constructeurs du secteur automobile, en se référant à la loi modifiée du 9 août 1971 concernant l'exécution et la sanction des décisions et des directives ainsi que la sanction des règlements des Communautés européennes en matière économique, technique, agricole, forestière, sociale et en matière de transports, a été abrogé. Dans l'objectif de répondre plus précisément aux exigences des deux articles 46 et 13 précités, deux

nouveaux alinéas 3 et 4 ont été insérés au paragraphe 11 de l'article 4 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée. Les nouvelles sanctions introduites, basées sur la loi modifiée du 4 juillet 2014 portant réorganisation de l'ILNAS, visent exclusivement les constructeurs du secteur automobile qui n'étaient jusqu'alors pas repris dans les sanctions définies à l'article 4 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée.

Ad article 3.

1. Dans l'objectif de garantir en terme de sécurité des véhicules, contrôlés auprès d'un organisme de contrôle technique agréé, un niveau de qualité élevé, il est proposé d'introduire à l'alinéa 1^{er} du paragraphe 1^{er} de l'article 4*bis* la précision que tout inspecteur de contrôle technique doit avoir un contrat de travail direct avec un organisme de contrôle technique, afin d'éviter toute sorte de sous-traitance dans le domaine du contrôle technique. Cette précision est notamment importante afin de pouvoir garantir une surveillance adéquate du secteur par la commission du contrôle technique chargée de cette mission. Un système dans lequel les organismes de contrôle technique pourraient recourir à une sous-traitance à des tiers deviendrait extrêmement complexe à surveiller et le niveau de qualité du contrôle technique risquerait de se dégrader. Cet article est à interpréter en rapport avec le point 2 de l'article 4.

2. Suite à l'entrée en vigueur de la loi du 26 janvier 2016 modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques dans le cadre de la réforme du contrôle technique, les motor-homes dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 3.500 kg doivent être présentés annuellement au contrôle technique. En appliquant la directive européenne modifiée 2007/46/CE précitée, les motor-homes requièrent la classification comme véhicule à usage spécial. D'ailleurs en appliquant l'article 4*bis* paragraphe 1^{er} alinéa 3 point 1. sous e) les véhicules à usage spécial doivent se présenter au moins annuellement au contrôle technique. Par contre avant l'entrée en vigueur de la loi du 26 janvier 2016 précitée exclusivement les véhicules classés comme véhicule à usage spécial dépassant une masse maximale autorisée de 3.500 kg ont été assujettis à l'obligation de se présenter au moins tous les six mois au contrôle technique. Toutefois les véhicules d'une masse maximale autorisée inférieure ou égale à 3.500 kg ont été traités comme véhicules appartenant à la classe M1 en termes de périodicité. Partant une durée de validité d'uniquement une année pour un certificat de contrôle technique d'un motor-home d'une masse inférieure ou égale à 3.500 kg semble trop restreinte, tout en sachant que la plupart de ces véhicules sont utilisés occasionnellement. Dans cet esprit il est proposé d'exclure les motor-homes dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 3.500 kg de l'obligation de se présenter au moins annuellement au contrôle technique et de prévoir une périodicité équivalente aux véhicules de la classe M1.

3. Cet alinéa nouveau ajouté au paragraphe 4 de l'article 4*bis* de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée a pour objet de créer une base légale pour un certificat de contrôle technique provisoire de 28 jours. Un tel certificat devient nécessaire dans l'éventualité de complications informatiques comme des problèmes de communication entre les organismes de contrôle technique et le CTIE. Les organismes de contrôle technique doivent transférer leurs résultats des contrôles techniques au CTIE, qui calcule la date de validité d'un certificat de contrôle technique en fonction de la catégorie du véhicule présenté et les observations relevées lors du contrôle. Si l'échange de données n'est plus assuré les organismes de contrôle technique ne sont plus capables d'établir des certificats de contrôle technique valide. Afin d'éviter un arrêt de production, les organismes de contrôle technique vont avoir la possibilité d'établir des certificats provisoires de 28 jours. Le certificat final va par après être envoyé au propriétaire par voie postale dans un délai de 28 jours.

Ad article 4.

1. Les frais relatifs à l'introduction des demandes en vue de l'obtention d'un agrément sont à charge de l'organisme qui a introduit la demande. Afin de garantir que les frais sont pris en charge par l'organisme, une preuve de paiement doit être introduite par l'organisme de contrôle technique avant que l'agrément soit établi.

2. Il est proposé de compléter le paragraphe 1^{er} de l'article 4*ter* de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée par une disposition précisant que l'agrément ministériel en tant qu'organisme de contrôle technique de véhicules routiers est absolument incessible pour éviter qu'un organisme de contrôle

technique met à disposition son agrément ministériel à des tiers qui opèrent dans un engagement de franchise.

3. Afin de créer une base légale pour les jetons à payer aux membres de la commission du contrôle technique, il est proposé de modifier l'alinéa 3 du paragraphe 4 de l'article *4ter* de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée.

4. Comme les montants pour les différentes transactions en relation avec l'agrément d'un organisme de contrôle technique sont fixés à l'article 21 paragraphe 4 du règlement grand-ducal du 26 janvier 2016 sur le contrôle technique des véhicules routiers et portant modification du règlement grand-ducal modifié du 12 août 2008 portant application de la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements du Conseil (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85 concernant la législation sociale relative aux activités de transport routier et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil, une base légale doit être introduite en fixant un montant maximal applicable, correspondant au nombre de 100 de l'indice.

5. Il y a lieu de redresser une erreur rédactionnelle en remplaçant au deuxième alinéa du paragraphe 6 de l'article *4ter* de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée la référence erronée „n° 65/2008“ par la référence „n° 765/2008“.

Ad article 5.

Afin de créer une base légale pour les jetons à payer aux membres de la commission d'examen des inspecteurs de contrôle technique, il est proposé de modifier l'alinéa 5 du paragraphe 2 de l'article *4quater* de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée.

Ad article 6.

Le paragraphe *1ter* de l'article 13 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée prévoit, de manière exhaustive, les trajets que le juge qui prononce une interdiction de conduire peut exempter de ladite interdiction de conduire.

Le présent article a pour objet de compléter le paragraphe *1ter* par une disposition précisant que ce principe s'applique également en cas d'une interdiction de conduire provisoire prononcée par le juge d'instruction ainsi qu'en cas de mainlevée d'une interdiction de conduire provisoire demandée dans les conditions de l'article 14 de cette même loi.

Ad article 7.

Le présent article a pour objet de redresser une erreur rédactionnelle. Il s'agit en effet de remplacer au cinquième et sixième alinéas de l'article 14 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée la référence erronée respectivement au point ou au paragraphe 14 de l'article 13, par la référence exacte au paragraphe 13 de l'article 13.

*

FICHE FINANCIERE

jointe au

projet de loi modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant
la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques

Le présent projet de loi vise à apporter quelques modifications à la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation routière notamment dans l'objectif de répondre à l'EU-Pilot 8385/16/GROW du 29 février 2016.

Il convient de noter que le projet en question n'aura aucun impact financier sur le budget de l'Etat.

*

FICHE D’EVALUATION D’IMPACT

Coordonnées du projet

| | |
|---|--|
| Intitulé du projet: | Projet de loi modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques |
| Ministère initiateur: | Ministère du Développement durable et des Infrastructures |
| Auteur(s): | Josiane Pauly, Premier Conseiller de Gouvernement |
| Tél: | 247-84948 |
| Courriel: | josiane.pauly@tr.etat.lu |
| Objectif(s) du projet: | Avec l’EU-Pilot 8385/16/GROW du 29 février 2016 le Luxembourg a été invité à notifier ses mesures nationales mettant en œuvre les obligations de l’article 46 de la directive 2007/46/CE et de l’article 13 du règlement (CE) 715/2007. Ces deux articles obligent les Etats membres à définir des sanctions pour les constructeurs automobiles en cas de non-respect des obligations au niveau de la réception par type. L’objectif du présent projet est notamment de répondre plus précisément aux exigences des deux articles 46 et 13 précités. En outre il est profité d’adapter certaines dispositions en matière de contrôle technique des véhicules automoteurs et de redresser certaines imperfections textuelles qui ont été révélées par la pratique. |
| Autre(s) Ministère(s)/Organisme(s)/Commune(s)impliqué(e)(s): | CTIE |
| Date: | 31.10.2016 |

Mieux légiférer

1. Partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens, ...) consultée(s): Oui Non
 Si oui, laquelle/lesquelles: Société Nationale de Circulation Automobile (SNCA), Société Nationale de Contrôle Technique (SNCT)
 Remarques/Observations:
2. Destinataires du projet:
 - Entreprises/Professions libérales: Oui Non
 - Citoyens: Oui Non
 - Administrations: Oui Non
3. Le principe „Think small first“ est-il respecté? Oui Non N.a.¹
 (c.-à-d. des exemptions ou dérogations sont-elles prévues suivant la taille de l’entreprise et/ou son secteur d’activité?)
 Remarques/Observations:
4. Le projet est-il lisible et compréhensible pour le destinataire? Oui Non
 Existe-t-il un texte coordonné ou un guide pratique, mis à jour et publié d’une façon régulière? Oui Non
 Remarques/Observations:

¹ N.a.: non applicable.

5. Le projet a-t-il saisi l'opportunité pour supprimer ou simplifier des régimes d'autorisation et de déclaration existants, ou pour améliorer la qualité des procédures? Oui Non
 Remarques/Observations: Avec l'introduction d'un certificat de contrôle technique provisoire, il est garanti que les véhicules peuvent être contrôlés même en cas de problèmes informatiques.
6. Le projet contient-il une charge administrative² pour le(s) destinataire(s)? (un coût imposé pour satisfaire à une obligation d'information émanant du projet?) Oui Non
 Si oui, quel est le coût administratif³ approximatif total? (nombre de destinataires x coût administratif par destinataire)
7. a) Le projet prend-il recours à un échange de données inter-administratif (national ou international) plutôt que de demander l'information au destinataire? Oui Non N.a.
 Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il?
- b) Le projet en question contient-il des dispositions spécifiques concernant la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel⁴? Oui Non N.a.
 Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il?
8. Le projet prévoit-il:
- une autorisation tacite en cas de non-réponse de l'administration? Oui Non N.a.
 - des délais de réponse à respecter par l'administration? Oui Non N.a.
 - le principe que l'administration ne pourra demander des informations supplémentaires qu'une seule fois? Oui Non N.a.
9. Y a-t-il une possibilité de regroupement de formalités et/ou de procédures (p. ex. prévues le cas échéant par un autre texte)? Oui Non N.a.
 Si oui, laquelle:
10. En cas de transposition de directives communautaires, le principe „la directive, rien que la directive“ est-il respecté? Oui Non N.a.
 Si non, pourquoi?
11. Le projet contribue-t-il en général à une:
- a) simplification administrative, et/ou à une Oui Non
 - b) amélioration de la qualité réglementaire? Oui Non
- Remarques/Observations:
12. Des heures d'ouverture de guichet, favorables et adaptées aux besoins du/des destinataire(s), seront-elles introduites? Oui Non N.a.

2 Il s'agit d'obligations et de formalités administratives imposées aux entreprises et aux citoyens, liées à l'exécution, l'application ou la mise en oeuvre d'une loi, d'un règlement grand-ducal, d'une application administrative, d'un règlement ministériel, d'une circulaire, d'une directive, d'un règlement UE ou d'un accord international prévoyant un droit, une interdiction ou une obligation.

3 Coût auquel un destinataire est confronté lorsqu'il répond à une obligation d'information inscrite dans une loi ou un texte d'application de celle-ci (exemple: taxe, coût de salaire, perte de temps ou de congé, coût de déplacement physique, achat de matériel, etc.).

4 Loi modifiée du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel (www.cnpd.lu)

13. Y a-t-il une nécessité d'adapter un système informatique auprès de l'Etat (e-Government ou application back-office)? Oui Non
Si oui, quel est le délai pour disposer du nouveau système?
14. Y a-t-il un besoin en formation du personnel de l'administration concernée? Oui Non N.a.
Si oui, lequel?
Remarques/Observations:

Egalité des chances

15. Le projet est-il:
- principalement centré sur l'égalité des femmes et des hommes? Oui Non
 - positif en matière d'égalité des femmes et des hommes? Oui Non
Si oui, expliquez de quelle manière:
 - neutre en matière d'égalité des femmes et des hommes? Oui Non
Si oui, expliquez pourquoi: Les dispositions du présent projet de loi s'appliquent aussi bien aux hommes qu'aux femmes.
 - négatif en matière d'égalité des femmes et des hommes? Oui Non
Si oui, expliquez de quelle manière:
16. Y a-t-il un impact financier différent sur les femmes et les hommes? Oui Non N.a.
Si oui, expliquez de quelle manière:

Directive „services“

17. Le projet introduit-il une exigence relative à la liberté d'établissement soumise à évaluation⁵? Oui Non N.a.
Si oui, veuillez annexer le formulaire A, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur:
www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html
18. Le projet introduit-il une exigence relative à la libre prestation de services transfrontaliers⁶? Oui Non N.a.
Si oui, veuillez annexer le formulaire B, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur:
www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html

*

⁵ Article 15, paragraphe 2 de la directive „services“ (cf. Note explicative, p. 10-11)

⁶ Article 16, paragraphe 1, troisième alinéa et paragraphe 3, première phrase de la directive „services“ (cf. Note explicative, p. 10-11)

TEXTE COORDONNE

Art. 2:

„Paragraphe 4“

Le ministre peut confier à la Société Nationale de Circulation Automobile, en abrégé SNCA, des tâches administratives relevant de la gestion des permis de conduire. La mise en œuvre de cette gestion peut être déterminée par un règlement grand-ducal.

Un règlement grand-ducal arrête en outre les normes applicables aux agents chargés de la réception des examens en vue de l'obtention du permis de conduire ainsi que les critères du système d'assurance-qualité dont la SNCA est tenue de disposer en vue d'assurer et de maintenir la qualité de travail des agents concernés.

Sous réserve des dispositions de l'alinéa 1^{er}, les employés de l'Etat en service qui, au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi, sont chargés de la réception des examens des permis de conduire, peuvent être chargés d'effectuer pour compte de la SNCA des tâches relevant de la réception des examens du permis de conduire. Les agents de la SNCA et ceux mis à sa disposition qui sont chargés des opérations administratives en relation avec la délivrance des permis de conduire ou de la réception des examens en vue de l'obtention d'un permis de conduire sont agréés par le ministre. Avant d'exercer leurs fonctions, ils prêtent devant le ministre le serment qui suit: „Je jure de remplir mes fonctions avec intégrité, exactitude et impartialité.

Sans préjudice des dispositions de la législation relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel, le ministre est autorisé, dans le cadre de la gestion des permis de conduire, à collecter, utiliser et traiter des données relatives à la santé et des données judiciaires. Cette même autorisation vaut pour la SNCA, agissant comme sous-traitant du ministre dans l'accomplissement de ses missions légales prévues à l'alinéa 1^{er}.

Art. 4:

„Paragraphe 7“

Le ministre peut confier à la SNCA des tâches administratives relevant de la gestion de l'immatriculation des véhicules routiers ainsi que des opérations de réception et de contrôle visées aux paragraphes 1, 3 et 4. Il peut en outre charger la SNCA du traitement des données générées par ces tâches administratives ainsi que par les opérations de contrôle technique visées aux paragraphes 1, 3 et 6 l'article 4bis.

Sans préjudice des dispositions de la législation relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel, la SNCA, agissant en sa qualité de sous-traitant du ministre dans le cadre de cette gestion, est autorisée à collecter, utiliser et traiter les données personnelles relatives aux propriétaires et détenteurs des véhicules routiers pour autant que l'accomplissement de ses missions légales l'exige.

Les agents de la SNCA qui sont chargés des opérations d'immatriculation sont agréés par le ministre. Avant d'entrer en fonction, ils prêtent devant le ministre le serment qui suit: „Je jure de remplir mes fonctions avec intégrité, exactitude et impartialité.

Sans préjudice des taxes prévues par la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la circulation et la conduite de véhicules, le prix que la SNCA peut percevoir pour les prestations effectuées en vue de l'immatriculation des véhicules routiers ne peut pas dépasser le montant de 50 euros par opération, correspondant au nombre 100 de l'indice des prix à la consommation.

Un règlement grand-ducal détermine la mise en œuvre de la gestion de l'immatriculation des véhicules routiers ainsi que le prix que la SNCA est en droit de percevoir en vertu de l'alinéa 4.

Les fabricants des plaques d'immatriculation communiquent à la SNCA les informations à leur disposition concernant les requérants de plaques d'immatriculation afin d'assurer la traçabilité de leur délivrance. Un règlement grand-ducal en détermine les modalités.

„Paragraphe 11“

Le refus de remettre aux fonctionnaires de la Police grand-ducale chargés de l'exécution du retrait des documents mentionnés au paragraphe 9 et des plaques rouges est puni d'une amende de 251 à 5.000 euros.

Est passible d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 251 à 5.000 euros, ou d'une de ces peines seulement, toute personne qui aura importé ou mis en vente des véhicules routiers ou des éléments et composants de véhicules routiers qui ne satisfont pas aux exigences du présent article.

„Est passible d'un emprisonnement de huit jours à trois ans et d'une amende de 251 à 500.000 euros, ou d'une de ces peines seulement, tout constructeur du secteur automobile qui, au cours des procédures de réception ou des procédures de rappel:

- fait une fausse déclaration;
- falsifie les résultats des tests de réception ou de conformité en service;
- dissimule des données ou des spécifications techniques qui pourraient entraîner un rappel ou un retrait de la réception;
- utilise des dispositifs d'invalidation;
- refuse l'accès aux informations.“

„Est passible d'un emprisonnement de huit jours à trois ans et d'une amende de 251 à 500.000 euros, ou d'une de ces peines seulement, tout constructeur du secteur automobile qui aura mis sur le marché ou qui aura mis à disposition sur le marché des véhicules routiers ou des éléments ou des composants de véhicules routiers, dont les caractéristiques ne sont pas conformes à la réception par type.“

Le fait de mettre en circulation ou de faire circuler un véhicule routier muni d'une plaque portant un numéro d'immatriculation attribué à un autre véhicule routier dans des circonstances qui ont déterminé ou auraient pu déterminer des poursuites pénales contre un tiers est puni d'un emprisonnement de deux mois à trois ans et d'une amende de 251 à 5.000 euros, ou d'une de ces peines seulement.

Le jugement de condamnation rendu en application des dispositions du présent paragraphe prononcera la confiscation de l'objet du délit même si celui-ci n'appartient pas au condamné.

Art. 4bis

„Paragraphe 1^{er}“

Les véhicules routiers soumis à l'immatriculation au Luxembourg font l'objet d'un contrôle technique périodique destiné à vérifier leur sécurité technique ainsi que leur conformité réglementaire sur le plan technique et environnemental. Ce contrôle donne lieu à la délivrance par l'organisme qui a effectué le contrôle technique d'un certificat de contrôle technique; ce certificat est délivré à la personne qui a présenté le véhicule routier au contrôle. Le contrôle technique doit être exclusivement exécuté par un inspecteur de contrôle technique, détenteur d'un agrément ministériel conformément au paragraphe 3 de l'article 4^{quater} et qui est directement lié par un contrat de travail à un organisme de contrôle technique agréé conformément au paragraphe 1^{er} de l'article 4^{ter}. Un règlement grand-ducal détermine le contenu du certificat de contrôle technique.

A compter du 20 mai 2018, les organismes de contrôle technique communiquent chaque jour par voie électronique au ministre les informations figurant sur les certificats de contrôle technique qu'ils délivrent. Le ministre conserve ces informations pendant une période de trois ans. Les modalités de cette communication sont déterminées par voie de règlement grand-ducal.

Afin de vérifier le kilométrage, pour les véhicules équipés d'un compteur kilométrique, les informations communiquées lors du précédent contrôle technique sont mises à la disposition des organismes de contrôle technique dès qu'elles sont disponibles par voie électronique.

Le contrôle technique périodique a lieu, sans préjudice des dispositions du paragraphe 3:

1. au moins annuellement pour
 - a) les autobus et les autocars;
 - b) les camions, les tracteurs de remorques et les tracteurs de semi-remorques;
 - c) les remorques destinées au transport de choses d'une masse maximale autorisée de plus de 3.500 kg;
 - d) les camionnettes;
 - e) les véhicules à moteur immatriculés comme véhicules à usage spécial autres que les motor-homes dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 3.500 kg;

- f) les véhicules à moteur destinés au transport de personnes et ne comprenant pas plus de 9 places assises, y compris celle du conducteur, qui sont immatriculés comme taxis, voiture de location ou ambulances;
- g) les remorques destinées au transport de personnes;

„Paragraphe 4“

Les constatations faites par les inspecteurs de contrôle technique lors du contrôle d'un véhicule routier sont inscrites sur le certificat de contrôle technique établi par l'organisme de contrôle technique.

La personne présentant le véhicule routier au contrôle est informée de toutes les déficiences ou non-conformités identifiées sur le véhicule et devant être corrigées.

Les déficiences ou non-conformités constatées lors des contrôles techniques des véhicules routiers sont classées dans l'une des catégories suivantes:

1. Si les déficiences ou non-conformités critiques constatées sur un véhicule routier constituent un danger direct et immédiat pour la sécurité routière ou ont une incidence négative sur l'environnement, la circulation de ce véhicule est interdite jusqu'à la réparation des déficiences constatées ou jusqu'à la mise en conformité du véhicule et qu'un nouveau certificat de contrôle technique soit délivré, prouvant que le véhicule est en état de circuler;
2. Les déficiences ou non-conformités majeures susceptibles de compromettre la sécurité du véhicule routier, d'avoir une incidence négative sur l'environnement ou de mettre en danger les autres usagers de la route, voire d'autres anomalies importantes, sans pour autant comporter un danger immédiat pour la circulation, donnent lieu à l'établissement d'un certificat de contrôle technique valable pour 4 semaines. Durant cette période, le certificat permet la mise en circulation du véhicule routier sur la voie publique au Luxembourg:
 - a) entre le lieu de contrôle et le lieu où le véhicule sera immobilisé, réparé, mis en conformité ou détruit;
 - b) entre le lieu de contrôle et le siège social ou la résidence normale du propriétaire ou détenteur du véhicule;
 - c) entre le siège social ou la résidence normale du propriétaire ou détenteur du véhicule et le lieu où le véhicule sera immobilisé, réparé, mis en conformité ou détruit.

Après réparation des déficiences ou redressement des non-conformités, le certificat de contrôle technique est valable sans restriction pendant le temps restant de la durée de validité y inscrite.

3. Les déficiences ou non-conformités mineures n'ayant aucune incidence notable sur la sécurité du véhicule routier ou sur l'environnement, ou d'autres anomalies mineures, donnent lieu à l'établissement d'un certificat de contrôle technique valable dans les conditions du paragraphe 1. Elles sont rectifiées et le véhicule routier ne fait pas l'objet d'un nouveau contrôle.

Toutefois, les véhicules routiers dont question à l'alinéa 5 du paragraphe 1 peuvent, en vue de l'établissement d'un nouveau certificat de contrôle technique valable dans les conditions du paragraphe 1, faire l'objet d'un contrôle endéans les 4 semaines qui suivent le dernier contrôle technique.

Les contrôles techniques qui ne révèlent aucune déficence ni non-conformité donnent lieu à l'établissement d'un certificat de contrôle technique valable dans les conditions du paragraphe 1.

Un véhicule routier dont les déficiences ou non-conformités relèvent de plusieurs des catégories visées à l'alinéa 3 est classé dans la catégorie correspondant à la déficence ou à la non-conformité la plus grave. Un véhicule routier présentant plusieurs déficiences ou non-conformités des mêmes domaines à contrôler tels qu'ils sont couverts par l'étendue du contrôle fixé par règlement grand-ducal peut être classé dans la catégorie suivante des déficiences ou non-conformités graves s'il peut être démontré que les effets combinés de ces déficiences ou non-conformités induisent un risque accru pour la sécurité routière.

Un règlement grand-ducal détermine les modalités selon lesquelles les déficiences et les non-conformités constatées sont documentées sur le certificat de contrôle technique.

„En cas d'impossibilité de délivrer un certificat de contrôle technique par voie informatique, l'organisme de contrôle technique peut, sauf en cas de constatation d'une ou de plusieurs déficiences ou

non-conformités critiques, établir un certificat de contrôle technique provisoire valable pour une périodicité de 28 jours. Si une défektivité critique est détectée, le véhicule est interdit à la circulation conformément à l'alinéa 3 point 1. L'organisme de contrôle technique prend toutes les diligences pour faire tenir le certificat de contrôle dans les meilleurs délais et au plus tard 28 jours après passage au contrôle technique, au propriétaire ou au détenteur du véhicule.

Art. 4ter

„Paragraphe 1^{er}“

Tout organisme effectuant le contrôle technique de véhicules routiers doit être titulaire d'un agrément délivré par le ministre. En vue de l'obtention de l'agrément, l'organisme doit remplir les conditions suivantes:

1. avoir une personnalité juridique propre;
2. être titulaire d'une autorisation d'établissement répondant aux exigences de la loi du 2 septembre 2011 réglementant l'accès aux professions d'artisan, de commerçant, d'industriel ainsi qu'à certaines professions libérales;
3. effectuer le contrôle technique à titre principal;
4. disposer d'un centre de contrôle technique qui est:
 - conforme aux exigences relatives au lieu d'exploitation, tel que défini à l'article 5 de la loi précitée du 2 septembre 2011,
 - aménagé et équipé en vue de permettre l'ensemble des contrôles dont question à l'article 4bis, hormis ceux visés au paragraphe 6 de cet article;
5. disposer des installations et équipements permettant d'effectuer lesdits contrôles et répondant aux critères techniques ainsi qu'aux conditions d'utilisation et de surveillance déterminés par un règlement grand-ducal, qui règle en outre les conditions d'exploitation technique et organisationnelle du contrôle technique;
6. respecter les exigences des paragraphes 2, 3, 6 et 7 et disposer du personnel remplissant les conditions du paragraphe 3, alinéas 2 et 3;
7. s'abstenir de toute activité incompatible avec l'indépendance de son jugement et de son intégrité en ce qui concerne ses activités de contrôle technique et veiller aux mêmes garanties d'indépendance de jugement et d'intégrité de la part de son personnel.
8. avoir une preuve de paiement dudit agrément.

L'agrément ministériel en tant qu'organisme de contrôle technique de véhicules routiers est strictement personnel et incessible.

„Paragraphe 4“

Pour obtenir un agrément, l'organisme doit présenter au ministre, par lettre recommandée avec accusé de réception, une demande comprenant tous les renseignements nécessaires à son appréciation, prescrits par la présente loi et les règlements pris en son exécution.

Le ministre accuse réception du dossier de la demande dans les quinze jours à compter de cette réception; il indique le délai légal dans lequel sa décision est censée intervenir et il invite le demandeur à lui communiquer tout document manquant qu'il juge nécessaire pour l'instruction du dossier. L'envoi des pièces manquantes fait l'objet d'un nouvel accusé de réception du ministre adressé au demandeur dans les quinze jours à compter de la réception desdites pièces.

La procédure d'instruction de la demande est sanctionnée par une décision du ministre après avoir demandé l'avis motivé de la commission du contrôle technique dont les membres sont nommés par le ministre. En vue de l'instruction des dossiers, elle peut s'entourer de toutes les informations requises et s'adjoindre d'experts. La composition, les attributions, et les modalités de fonctionnement ainsi que l'indemnité dont les membres de la commission ont droit, sont précisées par règlement grand-ducal. Le montant de l'indemnité par membre ne peut pas dépasser le montant de 75 euros par séance.

Les frais relatifs à l'instruction des demandes en vue de l'obtention d'un agrément sont à charge de l'organisme qui a introduit la demande. Le montant dû dans le cadre d'un agrément ne peut pas dépasser la somme de 1.100 euros correspondant au nombre 100 de l'indice des prix à la consommation. Ces frais sont fixés par règlement grand-ducal.

La décision ministérielle intervient au plus tard dans les trois mois à compter de la réception du dossier complet. Ce délai peut exceptionnellement être prorogé d'un mois si des raisons dûment motivées l'exigent; la prolongation du délai est notifiée au demandeur avant l'expiration du délai initial. L'absence de décision ministérielle dans les délais impartis vaut agrément tacite.

„Paragraphe 6“

L'organisme de contrôle technique doit pouvoir établir à tout moment qu'il satisfait aux exigences de capacité financière et de capacité professionnelle spécifiées aux paragraphes 2 et 3.

L'organisme de contrôle technique doit être accrédité conformément au règlement (CE) n° 65/2008 765/2008 du Parlement européen et du Conseil du 9 juillet 2008 fixant les prescriptions relatives à l'accréditation et à la surveillance du marché pour la commercialisation des produits et abrogeant le règlement (CEE) n° 339/93 du Conseil. Les frais de cette accréditation sont à charge de l'organisme de contrôle technique.

L'ouverture hebdomadaire de tout centre de contrôle technique exploité par l'organisme de contrôle technique doit s'étendre sur au moins quarante heures en dehors des semaines comportant un jour férié légal et sans préjudice de la possibilité de fermer annuellement le centre pendant deux semaines au maximum en vue de pourvoir à son entretien technique. Toute fermeture due à des circonstances supplémentaires exceptionnelles doit être autorisée au préalable par le ministre.

En outre, le ministre peut vérifier ou faire vérifier, à tout moment, si les conditions à la base de la délivrance de l'agrément sont remplies. Il charge la commission du contrôle technique de cette mission. Le titulaire de l'agrément est tenu d'assurer l'accès aux installations et aux équipements techniques ainsi qu'aux documents techniques et pièces comptables en vue de la vérification en question. Les frais relatifs à cette vérification sont à charge de l'organisme de contrôle technique.

Art. 4^{quater}:

„Paragraphe 2“

La qualification en vue de l'obtention de l'agrément ministériel en tant qu'inspecteur de contrôle technique comporte une formation de base et un examen, organisés par le ministre ayant la Formation professionnelle dans ses attributions. Un règlement grand-ducal détermine les conditions d'accès à la formation de base, les points enseignés, les modalités de l'organisation de la formation de base et de l'examen ainsi que les conditions d'admission à l'examen et les conditions de réussite des candidats.

En cas de réussite à cet examen, la qualification est attestée par la délivrance au candidat d'un certificat de qualification d'inspecteur de contrôle technique par le ministre ayant la Formation professionnelle dans ses attributions selon les modalités fixées par règlement grand-ducal.

Le contrôle général de la formation de base et de l'examen est assuré par le ministre ayant la Formation professionnelle dans ses attributions.

La participation à la formation de base est soumise à un droit d'inscription fixé par règlement grand-ducal sans pouvoir dépasser le montant de 1.000 euros par an. Ce droit d'inscription est à charge de l'intéressé.

Il est institué une commission d'examen dont les membres sont nommés par le ministre ayant la Formation professionnelle dans ses attributions. La composition, les attributions, les modalités de fonctionnement ~~et les~~ ainsi que ~~les~~ indemnités dont les membres de la commission d'examen ont droit, sont ~~déterminées~~ précisées par règlement grand-ducal. Le montant de l'indemnité par membre ne peut pas dépasser le montant de 75 euros par séance.

Art. 13

„Paragraphe 1^{ter}“

Le juge qui prononce une interdiction de conduire peut excepter de ladite interdiction un ou plusieurs des trajets limitativement énumérés ci-après:

- a) les trajets effectués dans l'intérêt prouvé de la profession de la personne concernée,
- b) le trajet d'aller et de retour effectué entre la résidence principale, une résidence secondaire présentant un caractère de stabilité ou tout autre lieu où la personne concernée se rend de façon habituelle pour des motifs d'ordre familial et le lieu du travail.

Le trajet visé au point b) de la phrase précédente peut ne pas être le plus direct lorsque le détour effectué est rendu nécessaire dans le cadre d'un covoiturage régulier ou pour déposer ou reprendre son enfant ou l'enfant qui vit en communauté domestique avec la personne concernée, auprès d'une tierce personne à laquelle elle est obligée de le confier afin de pouvoir s'adonner à son occupation professionnelle."

„Les dispositions du présent paragraphe s'appliquent également en cas d'interdiction de conduire provisoire prévue au paragraphe 3 ainsi qu'en cas de demande de mainlevée de l'interdiction de conduire provisoire dans les conditions de l'article 14.“

Art. 14

Pour autant qu'il n'en est pas autrement disposé dans la présente loi, le livre premier du code pénal ainsi que les dispositions de la loi modifiée du 18 juin 1879 portant attribution aux cours et tribunaux de l'appréciation des circonstances atténuantes sont applicables aux infractions prévues par la présente loi et ses règlements d'exécution.

La confiscation spéciale prévue par les articles 42 et 43 du code pénal est facultative pour le juge.

Le jugement qui ordonne la confiscation du véhicule prononcera, pour le cas où celle-ci ne pourrait être exécutée, une amende qui ne dépassera pas la valeur du véhicule. Cette amende aura le caractère d'une peine.

Indépendamment des règles de droit commun en matière de saisie prévues au Code d'instruction criminelle, les membres de la police grand-ducale qui constatent l'infraction ont le droit de saisir le véhicule susceptible d'une confiscation ultérieure; cette saisie ne peut être maintenue que si elle est validée dans les huit jours, y non compris les samedis, dimanches et jours fériés, par ordonnance du juge d'instruction. L'ordonnance du juge d'instruction validant la saisie d'un véhicule susceptible de confiscation ultérieure sera notifiée conformément aux formalités prévues aux articles 382 et suivants du Code d'instruction criminelle. Cette saisie durera tant qu'il n'y aura pas une décision de mainlevée ou un jugement ou arrêt passé en force de chose jugée.

La mainlevée de la saisie et de l'interdiction de conduire provisoire prononcée par le juge d'instruction peut être demandée en tout état de cause, à savoir:

- 1° à la chambre du conseil du tribunal d'arrondissement pendant l'instruction;
- 2° au juge de police, dans le cas de la contravention prévue au premier alinéa ~~du point 14 de l'article 13~~ au paragraphe 13 de l'article 13;
- 3° à la chambre correctionnelle du tribunal d'arrondissement lorsque celle-ci se trouve saisie par l'ordonnance de renvoi ou par la citation directe ou si appel a été interjeté dans l'hypothèse sous 2°;
- 4° à la chambre criminelle du tribunal d'arrondissement lorsque celle-ci se trouve saisie par l'ordonnance de renvoi;
- 5° à la chambre criminelle de la Cour d'appel, si appel a été interjeté dans l'hypothèse sous 4;
- 6° à la chambre correctionnelle de la Cour d'appel, si appel a été interjeté dans l'hypothèse sous 3° ou s'il a été formé un pourvoi en cassation.

Par dérogation à l'alinéa qui précède aucune demande en mainlevée de la saisie et de l'interdiction de conduire provisoire ne peut être présentée pendant les huit jours, y non compris les samedis, dimanches et jours fériés, à compter de la saisie ou du retrait immédiat du permis de conduire prévu au paragraphe ~~14~~ 13 de l'article 13, hormis les cas où une ordonnance du juge d'instruction a été notifiée avant l'expiration du prédit délai.

La requête sera déposée au greffe de la juridiction appelée à y statuer. Il y sera statué d'urgence et au plus tard dans les trois jours du dépôt, le ministère public et l'inculpé ou son défenseur entendus en leurs explications orales ou dûment appelés.

Les ordonnances de la chambre du conseil du Tribunal d'arrondissement et les jugements du juge de police et de la chambre correctionnelle du Tribunal d'arrondissement pourront être attaqués d'après les dispositions de droit commun prévues au Code d'instruction criminelle.

La levée de la saisie peut être subordonnée à la fourniture d'une caution ou à la consignation d'une somme à titre de garantie; cette garantie ne peut excéder la valeur du véhicule.

Si la saisie se prolonge pendant plus de trois mois, sans que la mainlevée ait été sollicitée, le juge d'instruction peut ordonner la vente du véhicule conformément à l'alinéa 2 de l'article 40 du décret du 18 juin 1811 contenant réglementation générale pour l'administration de la justice en matière criminelle, de police correctionnelle et de simple police. Le produit de la vente sera versé à la caisse des consignations pour être substitué au véhicule saisi en ce qui concerne la confiscation ou la restitution.

*

TABLEAU DE CONCORDANCE

Transposition de la directive 2007/46/CE 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

Délai de transposition: 29 février 2016

| <i>Articles</i> | <i>Directive 2007/46/CE</i> | <i>Transposition</i> |
|-----------------|---|--|
| Art. 46 | <p>Les Etats membres déterminent les sanctions applicables en cas de non-respect des dispositions de la présente directive, en particulier des interdictions figurant à l'article 31 ou résultant de cet article et des actes réglementaires énumérés à l'annexe IV, partie I, et prennent toutes les mesures nécessaires à leur mise en œuvre. Les sanctions fixées doivent être effectives, proportionnées et dissuasives. Les Etats membres notifient dans les meilleurs délais toute modification ultérieure de ces dispositions.</p> | <p>L'article 4 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est modifié comme suit:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Le troisième alinéa du paragraphe 7 est supprimé. 2. Un nouvel alinéa 3 est inséré au paragraphe 11 avec le libellé suivant: <ul style="list-style-type: none"> „Est passible d'un emprisonnement de huit jours à trois ans et d'une amende de 251 à 500.000 euros, ou d'une de ces peines seulement, tout constructeur du secteur automobile qui, au cours des procédures de réception ou des procédures de rappel: <ul style="list-style-type: none"> – fait une fausse déclaration; – falsifie les résultats des tests de réception ou de conformité en service; – dissimule des données ou des spécifications techniques qui pourraient entraîner un rappel ou un retrait de la réception; – utilise des dispositifs d'invalidation; – refuse l'accès aux informations.“ 3. Un nouvel alinéa 4 est inséré au même paragraphe avec le libellé suivant: <ul style="list-style-type: none"> „Est passible d'un emprisonnement de huit jours à trois ans et d'une amende de 251 à 500.000 euros, ou d'une de ces peines seulement, tout constructeur du secteur automobile qui aura mis sur le marché ou qui aura mis à disposition sur le marché des véhicules routiers ou des éléments ou des composants de véhicules routiers, dont les caractéristiques ne sont pas conformes à la réception par type.“ |

**Transposition du règlement (CE) n° 715/2007 relatif
à la réception des véhicules à moteur au regard des
émissions des véhicules particuliers et utilitaires
légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la
réparation et l'entretien des véhicules**

Délai de transposition: 29 février 2016

| <i>Articles</i> | <i>Règlement n° 217/2007</i> | <i>Transposition</i> |
|-----------------|--|--|
| Art. 13 | <p>1. Les Etats membres établissent les dispositions sur les sanctions applicables aux infractions aux dispositions du présent règlement par les constructeurs et prennent toutes les mesures nécessaires pour garantir qu'elles sont mises en œuvre. Les sanctions prévues doivent être efficaces, proportionnées et dissuasives. Les Etats membres notifient ces dispositions à la Commission au plus tard le 2 janvier 2009 et notifient sans délai toute modification ultérieure les affectant.</p> <p>2. Les types d'infractions qui donnent lieu à des sanctions sont notamment:</p> <p>a) les fausses déclarations au cours des procédures de réception ou des procédures de rappel;</p> <p>b) la falsification des résultats des tests de réception ou de conformité en service;</p> <p>c) la dissimulation de données ou de spécifications techniques qui pourraient entraîner un rappel ou un retrait de la réception;</p> <p>d) l'utilisation de dispositifs d'invalidation;</p> <p>et</p> <p>e) le refus d'accès aux informations.</p> | <p>L'article 4 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est modifié comme suit:</p> <p>1. Le troisième alinéa du paragraphe 7 est supprimé.</p> <p>2. Un nouvel alinéa 3 est inséré au paragraphe 11 avec le libellé suivant:</p> <p>„Est passible d'un emprisonnement de huit jours à trois ans et d'une amende de 251 à 500.000 euros, ou d'une de ces peines seulement, tout constructeur du secteur automobile qui, au cours des procédures de réception ou des procédures de rappel:</p> <ul style="list-style-type: none"> – fait une fausse déclaration; – falsifie les résultats des tests de réception ou de conformité en service; – dissimule des données ou des spécifications techniques qui pourraient entraîner un rappel ou un retrait de la réception; – utilise des dispositifs d'invalidation; – refuse l'accès aux informations.“ <p>3. Un nouvel alinéa 4 est inséré au même paragraphe avec le libellé suivant:</p> <p>„Est passible d'un emprisonnement de huit jours à trois ans et d'une amende de 251 à 500.000 euros, ou d'une de ces peines seulement, tout constructeur du secteur automobile qui aura mis sur le marché ou qui aura mis à disposition sur le marché des véhicules routiers ou des éléments ou des composants de véhicules routiers, dont les caractéristiques ne sont pas conformes à la réception par type.“</p> |

*

RÈGLEMENT (CE) N° 715/2007 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 20 juin 2007

relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules

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

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 95,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Comité économique et social européen ⁽¹⁾,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité ⁽²⁾,

considérant ce qui suit:

- (1) Le marché intérieur comprend un espace sans frontières intérieures où la libre circulation des biens, des personnes, des services et des capitaux doit impérativement être assurée. À cette fin, un système de réception communautaire global pour les véhicules à moteur, établi par la directive 70/156/CEE du Conseil du 6 février 1970 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques ⁽³⁾, est en place. Les exigences techniques pour la réception des véhicules à moteur au regard des émissions devraient donc être harmonisées pour éviter des exigences qui varient d'un État membre à un autre, et pour garantir un niveau élevé de protection de l'environnement.
- (2) Le présent règlement fait partie d'un certain nombre d'actes réglementaires distincts dans le contexte de la procédure de réception communautaire au titre de la directive 70/156/CEE. Ladite directive devrait donc être modifiée en conséquence.
- (3) À la demande du Parlement européen, une nouvelle démarche réglementaire a été introduite dans la législation de l'Union sur les véhicules. Ainsi, le présent règlement établit des dispositions fondamentales concernant

les émissions des véhicules, tandis que les spécifications techniques devraient être fixées par des mesures d'exécution adoptées selon les procédures de comitologie.

- (4) En mars 2001, la Commission a lancé le programme «Air pur pour l'Europe» (CAFE), dont les principaux éléments sont définis dans une communication du 4 mai 2005. Ce programme a entraîné l'adoption, par une communication du 21 septembre 2005, d'une stratégie thématique concernant la pollution de l'air. L'une des conclusions de cette stratégie thématique est que de nouvelles réductions des émissions provenant du secteur des transports (aériens, maritimes et terrestres), des ménages et des secteurs énergétique, agricole et industriel sont nécessaires pour atteindre les objectifs de l'Union européenne en matière de qualité de l'air. Dans ce contexte, la réduction des émissions des véhicules devrait être abordée dans le cadre d'une stratégie globale. Les normes Euro 5 et Euro 6 font partie des mesures visant à réduire les émissions de particules et de précurseurs de l'ozone tels que l'oxyde d'azote et les hydrocarbures.
- (5) La réalisation des objectifs de l'Union européenne en termes de qualité de l'air exige des efforts continus de réduction des émissions des véhicules. C'est pourquoi le secteur de l'industrie devrait être clairement informé des futures valeurs limites d'émission. Le présent règlement inclut pour cette raison, en plus de la norme Euro 5, les valeurs limites d'émission prévues pour la phase Euro 6.
- (6) Il est notamment nécessaire de continuer à réduire considérablement les émissions d'oxyde d'azote des véhicules diesels pour améliorer la qualité de l'air et respecter les valeurs limites en termes de pollution. À cette fin, il convient d'atteindre les valeurs limites ambitieuses de la phase Euro 6, sans pour autant renoncer aux avantages que présente le moteur diesel en termes de consommation de carburant et d'émissions d'hydrocarbures et de monoxyde de carbone. La définition, à un stade précoce, d'une étape supplémentaire pour la réduction d'oxyde d'azote permet aux constructeurs automobiles d'assurer une sécurité dans la programmation à long terme et à l'échelon européen.

⁽¹⁾ JO C 318 du 23.12.2006, p. 62.

⁽²⁾ Avis du Parlement européen du 13 décembre 2006 (non encore paru au Journal officiel) et décision du Conseil du 30 mai 2007.

⁽³⁾ JO L 42 du 23.2.1970, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2006/96/CE (JO L 363 du 20.12.2006, p. 81).

- (7) En fixant des normes pour les émissions, il importe de prendre en compte les implications pour les marchés et la compétitivité des constructeurs, les coûts directs et indirects imposés aux entreprises et les avantages en termes de stimulation de l'innovation, d'amélioration de la qualité de l'air, de réduction des frais de santé tout comme des années de vie gagnées, ainsi que les implications pour le bilan total des émissions de CO₂.
- (8) Un accès sans restriction aux informations sur la réparation des véhicules, normalisé afin de permettre de retrouver les informations techniques, et une concurrence effective sur le marché pour les services de réparation et d'entretien des véhicules et d'information sont nécessaires pour améliorer le fonctionnement du marché intérieur, notamment en ce qui concerne la libre circulation des marchandises, la liberté d'établissement et la libre prestation des services. Une forte proportion de ces informations a trait aux systèmes de diagnostic embarqués et à leur interaction avec d'autres systèmes du véhicule. Il convient de fixer des spécifications techniques auxquelles devraient obéir les sites web des constructeurs, ainsi que des mesures ciblées garantissant un accès raisonnable pour les petites et moyennes entreprises (PME). Les normes communes arrêtées en association avec les parties intéressées, telles que le document OASIS ⁽¹⁾, peuvent faciliter l'échange d'informations entre fabricants et fournisseurs de services. Il convient donc d'exiger initialement l'utilisation des spécifications techniques du document OASIS et de demander à la Commission d'appeler le CEN/ISO à continuer à développer ce document en une norme en vue de remplacer à terme le document OASIS.
- (9) La Commission devrait réexaminer, au plus tard quatre ans après la date d'entrée en vigueur du présent règlement, le fonctionnement du système d'accès à l'ensemble des informations sur la réparation et l'entretien des véhicules afin de déterminer s'il convient de consolider l'ensemble des dispositions relatives à l'accès aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules dans une directive-cadre révisée sur la réception. Si les dispositions relatives à l'accès à l'ensemble des informations concernant le véhicule sont intégrées dans ladite directive, les dispositions correspondantes du présent règlement devraient être abrogées, à condition que les droits d'accès aux informations sur la réparation et l'entretien soient préservés à leur niveau actuel.
- (10) La Commission devrait continuer à examiner les émissions qui ne sont pas actuellement régulées et qui sont la conséquence de l'utilisation plus répandue de nouvelles formules de carburant, de nouvelles technologies de motorisation et de nouveaux systèmes de contrôle des émissions, et, au besoin, présenter une proposition au Parlement européen et au Conseil afin de réglementer ces émissions.
- (11) Afin de faciliter l'introduction et d'assurer la présence sur le marché de véhicules fonctionnant avec des combustibles de substitution, qui permettent de réduire les émissions d'oxyde d'azote et de particules, et d'encourager en même temps la réduction des émissions des véhicules à essence, des valeurs limites séparées sont mises en place par le présent règlement pour la masse globale des hydrocarbures et la masse des hydrocarbures non méthaniques.
- (12) Les efforts devraient être poursuivis afin d'établir des limites d'émission plus strictes, notamment une réduction des émissions de dioxyde de carbone, et de garantir que ces limites sont liées aux performances réelles des véhicules en usage.
- (13) Pour garantir le contrôle des émissions de particules ultrafines (PM 0,1 µm et moins), la Commission devrait adopter le plus rapidement possible et introduire au plus tard au moment de l'entrée en vigueur de l'étape Euro 6, une démarche fondée sur le nombre de particules en plus de la démarche fondée sur la masse qui est actuellement suivie. La démarche fondée sur le nombre de particules devrait s'appuyer sur les résultats du programme de mesure des particules (PMP) de la CEE-ONU, et s'inscrire dans le respect des objectifs ambitieux existant en matière d'environnement.
- (14) Pour obtenir une plus grande reproductibilité des mesures de la masse et du nombre de particules en laboratoire, la Commission devrait adopter une nouvelle méthode de mesure le plus rapidement possible, au plus tard au moment de l'entrée en vigueur de l'étape Euro 6, sur la base des résultats du PMP. Les limites d'émission de masse des particules figurant dans le présent règlement devraient être recalibrées lorsque la nouvelle procédure de mesure sera mise en œuvre, la nouvelle procédure enregistrant un niveau plus faible de masse que l'actuelle.
- (15) La Commission devrait se pencher sur la nécessité de réviser le nouveau cycle de conduite européen, procédure d'essai qui constitue la base des règlements sur la réception au regard des émissions. Une mise à jour ou un remplacement des cycles d'essai seront peut-être nécessaires pour refléter les changements dans la spécification des véhicules et le comportement des conducteurs. Des révisions peuvent être nécessaires pour garantir que les émissions mondiales effectives correspondent à celles qui sont mesurées lors de la réception. L'utilisation de systèmes de mesure portables des émissions et l'introduction du concept réglementaire du «non-dépassement» devraient aussi être envisagées.
- (16) Les systèmes de diagnostic embarqués sont importants dans le contrôle des émissions au cours de l'utilisation d'un véhicule. En raison de l'importance du contrôle des émissions mondiales effectives, la Commission devrait continuer à examiner les exigences de ces systèmes et les seuils de tolérance pour les erreurs de contrôle.
- (17) Une méthode normalisée de mesure de la consommation de carburant et des émissions de dioxyde de carbone des véhicules est nécessaire pour garantir qu'il ne se dresse aucun obstacle technique aux échanges entre États membres. En outre, il est aussi nécessaire de veiller à ce que les consommateurs et les usagers reçoivent une information objective et précise.

⁽¹⁾ Organisation pour l'avancement des normes structurées de l'information.

- (18) Avant d'élaborer sa proposition relative aux prochaines normes antipollution, la Commission devrait réaliser des études afin de déterminer si les sous-classifications des différentes catégories de véhicules en groupes sont encore nécessaires et si des limites d'émission indépendantes de la masse peuvent être appliquées.
- (19) Les États membres devraient avoir la faculté, au moyen d'incitations financières, d'accélérer la mise sur le marché de véhicules qui satisfont aux exigences adoptées au niveau de la Communauté. Néanmoins, ces incitations devraient respecter les dispositions du traité, en particulier la réglementation sur les aides d'État, et ce afin d'éviter les distorsions du marché intérieur. Le présent règlement n'affecte pas le droit des États membres d'inclure les émissions dans l'assiette du calcul des impôts prélevés sur les véhicules.
- (20) Étant donné que la législation sur les émissions des véhicules et la consommation de carburant s'est développée sur plus de trente-cinq années et recouvre à présent plus de vingt-quatre directives, il est conseillé de remplacer ces directives par un nouveau règlement et un certain nombre de mesures d'exécution. Un règlement garantira que les dispositions techniques détaillées sont directement applicables aux constructeurs, aux autorités chargées de la réception et aux services techniques et qu'elles peuvent être mises à jour de façon beaucoup plus rapide et plus efficace. Il conviendrait donc d'abroger les directives 70/220/CEE ⁽¹⁾, 72/306/CEE ⁽²⁾, 74/290/CEE ⁽³⁾, 80/1268/CEE ⁽⁴⁾, 83/351/CEE ⁽⁵⁾, 88/76/CEE ⁽⁶⁾, 88/436/CEE ⁽⁷⁾, 89/458/CEE ⁽⁸⁾, 91/441/CEE ⁽⁹⁾, 93/59/CEE ⁽¹⁰⁾, 94/12/CE ⁽¹¹⁾, 96/69/CE ⁽¹²⁾, 98/69/CE ⁽¹³⁾, 2001/1/CE ⁽¹⁴⁾, 2001/100/CE ⁽¹⁵⁾ et 2004/3/CE ⁽¹⁶⁾. En outre, les États membres devraient aussi abroger la législation transposant les directives abrogées.
- (21) Afin de clarifier le champ d'application de la législation relative aux émissions des véhicules, la directive 2005/55/CE du Parlement européen et du Conseil du 28 septembre 2005 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux mesures à prendre contre les émissions de gaz polluants et de particules polluantes provenant des moteurs à allumage par compression destinés à la propulsion des véhicules et les émissions de gaz polluants provenant des moteurs à allumage commandé fonctionnant au gaz naturel ou au gaz de pétrole liquéfié et destinés à la propulsion des véhicules ⁽¹⁷⁾ devrait être modifiée afin de couvrir tous les véhicules lourds et de veiller ainsi à ce que le présent règlement s'applique aux véhicules légers.
-
- ⁽¹⁾ Directive 70/220/CEE du Conseil du 20 mars 1970 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux mesures à prendre contre la pollution de l'air par les émissions des véhicules à moteur (JO L 76 du 6.4.1970, p. 1). Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2003/76/CE de la Commission (JO L 206 du 15.8.2003, p. 29).
- ⁽²⁾ Directive 72/306/CEE du Conseil du 2 août 1972 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux mesures à prendre contre les émissions de polluants provenant des moteurs diesels destinés à la propulsion des véhicules (JO L 190 du 20.8.1972, p. 1). Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2005/21/CE de la Commission (JO L 61 du 8.3.2005, p. 25).
- ⁽³⁾ Directive 74/290/CEE du Conseil du 28 mai 1974 portant adaptation au progrès technique de la directive 70/220/CEE concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux mesures à prendre contre la pollution de l'air par les gaz provenant des moteurs à allumage commandé équipant les véhicules à moteur (JO L 159 du 15.6.1974, p. 61). Directive modifiée par la directive 2006/101/CE (JO L 363 du 20.12.2006, p. 238).
- ⁽⁴⁾ Directive 80/1268/CEE du Conseil du 16 décembre 1980 relative aux émissions de dioxyde de carbone et à la consommation de carburant des véhicules à moteur (JO L 375 du 31.12.1980, p. 36). Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2004/3/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 49 du 19.2.2004, p. 36).
- ⁽⁵⁾ Directive 83/351/CEE du Conseil du 16 juin 1983 modifiant la directive 70/220/CEE concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux mesures à prendre contre la pollution de l'air par les gaz provenant des moteurs à allumage commandé équipant les véhicules à moteur (JO L 197 du 20.7.1983, p. 1).
- ⁽⁶⁾ Directive 88/76/CEE du Conseil du 3 décembre 1987 modifiant la directive 70/220/CEE concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux mesures à prendre contre la pollution de l'air par les gaz provenant des moteurs équipant les véhicules à moteur (JO L 36 du 9.2.1988, p. 1).
- ⁽⁷⁾ Directive 88/436/CEE du Conseil du 16 juin 1988 modifiant la directive 70/220/CEE concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux mesures à prendre contre la pollution de l'air par les gaz provenant des moteurs équipant les véhicules à moteur (limitation des émissions de particules polluantes par les moteurs diesels) (JO L 214 du 6.8.1988, p. 1).
- ⁽⁸⁾ Directive 89/458/CEE du Conseil du 18 juillet 1989 modifiant, en ce qui concerne les normes européennes d'émission pour les automobiles de cylindrée inférieure à 1,4 litre, la directive 70/220/CEE concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux mesures à prendre contre la pollution de l'air par les émissions des véhicules à moteur (JO L 226 du 3.8.1989, p. 1).
- ⁽⁹⁾ Directive 91/441/CEE du Conseil du 26 juin 1991 modifiant la directive 70/220/CEE concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux mesures à prendre contre la pollution de l'air par les émissions des véhicules à moteur (JO L 242 du 30.8.1991, p. 1).
- ⁽¹⁰⁾ Directive 93/59/CEE du Conseil du 28 juin 1993 modifiant la directive 70/220/CEE concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux mesures à prendre contre la pollution de l'air par les émissions des véhicules à moteur (JO L 186 du 28.7.1993, p. 21).
- ⁽¹¹⁾ Directive 94/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 mars 1994 relative aux mesures à prendre contre la pollution de l'air par les émissions des véhicules à moteur (JO L 100 du 19.4.1994, p. 42).
- ⁽¹²⁾ Directive 96/69/CE du Parlement européen et du Conseil du 8 octobre 1996 modifiant la directive 70/220/CEE concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux mesures à prendre contre la pollution de l'air par les émissions des véhicules à moteur (JO L 282 du 1.11.1996, p. 64).
- ⁽¹³⁾ Directive 98/69/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 octobre 1998 relative aux mesures à prendre contre la pollution de l'air par les émissions des véhicules à moteur (JO L 350 du 28.12.1998, p. 1).
- ⁽¹⁴⁾ Directive 2001/1/CE du Parlement européen et du Conseil du 22 janvier 2001 modifiant la directive 70/220/CEE du Conseil concernant des mesures à prendre contre la pollution de l'air par les émissions des véhicules à moteur (JO L 35 du 6.2.2001, p. 34).
- ⁽¹⁵⁾ Directive 2001/100/CE du Parlement européen et du Conseil du 7 décembre 2001 portant modification de la directive 70/220/CEE du Conseil concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux mesures à prendre contre la pollution de l'air par les émissions des véhicules à moteur (JO L 16 du 18.1.2002, p. 32).
- ⁽¹⁶⁾ Directive 2004/3/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 février 2004 modifiant les directives 70/156/CEE et 80/1268/CEE du Conseil en ce qui concerne la mesure des émissions de dioxyde de carbone et de la consommation de carburant des véhicules à moteur de catégorie N₁ (JO L 49 du 19.2.2004, p. 36).
- ⁽¹⁷⁾ JO L 275 du 20.10.2005, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2006/51/CE de la Commission (JO L 152 du 7.6.2006, p. 11).

- (22) Pour assurer une transition en douceur entre les directives existantes et le présent règlement, l'applicabilité du présent règlement devrait être reportée au-delà d'une certaine période après son entrée en vigueur. Néanmoins, au cours de cette période, les constructeurs devraient avoir la faculté de choisir de faire réceptionner les véhicules soit au titre des directives existantes, soit au titre du présent règlement. En outre, les dispositions concernant les incitations fiscales devraient être applicables immédiatement après l'entrée en vigueur du présent règlement. La validité des réceptions accordées au titre de ces directives ne doit pas être affectée par l'entrée en vigueur du présent règlement.
- (23) Pour assurer une transition en douceur entre les directives existantes et le présent règlement, certaines exceptions pour les véhicules conçus pour satisfaire à des besoins sociaux spécifiques devraient être prévues au stade de l'Euro 5. Cette dérogation devrait cesser lors de l'entrée en vigueur de l'Euro 6.
- (24) Il y a lieu d'arrêter les mesures nécessaires pour la mise en œuvre du présent règlement en conformité avec la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission ⁽¹⁾.
- (25) Il convient en particulier d'habiliter la Commission à introduire à l'annexe I des valeurs limites fondées sur le nombre de particules, ainsi qu'à recalibrer les valeurs limites fondées sur la masse des particules prévues par ladite annexe. Ces mesures ayant une portée générale et ayant pour objet de modifier des éléments non essentiels du présent règlement, elles doivent être arrêtées selon la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 5 bis de la décision 1999/468/CE.
- (26) Il convient également d'habiliter la Commission à établir des procédures, des tests et des normes spécifiques pour la réception des véhicules, de même qu'une procédure de mesure révisée des particules et une valeur limite du nombre de particules, et à adopter des mesures concernant l'utilisation de dispositifs d'invalidation, l'accessibilité des informations sur la réparation et l'entretien des véhicules et des cycles d'essai utilisés pour mesurer les émissions. Ces mesures ayant une portée générale et ayant pour objet de compléter le présent règlement par l'ajout de nouveaux éléments non essentiels, elles doivent être arrêtées selon la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 5 bis de la décision 1999/468/CE.
- (27) Étant donné que les objectifs du présent règlement, à savoir la réalisation du marché intérieur par l'introduction d'exigences techniques communes concernant les émissions des véhicules à moteur et la garantie de l'accessibilité des informations sur la réparation et l'entretien des véhicules pour les opérateurs indépendants de la même façon que pour les concessionnaires et les réparateurs officiels, ne peuvent pas être réalisés de manière suffisante par

les États membres et peuvent donc être mieux réalisés au niveau communautaire, la Communauté peut prendre des mesures conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité, tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs,

ONT ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

CHAPITRE I

OBJET, CHAMP D'APPLICATION ET DÉFINITIONS

Article premier

Objet

1. Le présent règlement établit des exigences techniques communes concernant la réception des véhicules à moteur (ci-après dénommés «véhicules») et de leurs pièces de rechange, comme les dispositifs de rechange de maîtrise de la pollution, au regard de leurs émissions.
2. En outre, le présent règlement établit des règles pour la conformité en service, la durabilité des dispositifs de maîtrise de la pollution, des systèmes de diagnostic embarqués, la mesure de la consommation de carburant et l'accessibilité des informations sur la réparation et l'entretien des véhicules.

Article 2

Champ d'application

1. Le présent règlement s'applique à tous les véhicules des catégories M₁, M₂, N₁ et N₂ définis à l'annexe II de la directive 70/156/CEE, avec une masse de référence ne dépassant pas 2 610 kg.
2. À la demande du constructeur, la réception des véhicules accordée conformément au présent règlement peut être élargie des véhicules prévus au paragraphe 1 aux véhicules de catégorie M₁, M₂, N₁ et N₂ définis à l'annexe II de la directive 70/156/CEE, avec une masse de référence ne dépassant pas 2 840 kg, et qui répondent aux conditions fixées dans le présent règlement et ses mesures d'exécution.

Article 3

Définitions

Aux fins du présent règlement et de ses mesures d'exécution, les définitions suivantes s'appliquent:

- 1) «véhicule hybride» signifie un véhicule équipé d'au moins deux convertisseurs d'énergie différents et de deux systèmes différents de stockage d'énergie (embarqués) pour assurer sa propulsion;

⁽¹⁾ JO L 184 du 17.7.1999, p. 23. Décision modifiée par la décision 2006/512/CE (JO L 200 du 22.7.2006, p. 11).

- 2) «véhicules conçus pour satisfaire des besoins sociaux spécifiques» signifie des véhicules diesels dans la catégorie M₁ qui sont soit:
- a) des véhicules à usage spécial tels que définis par la directive 70/156/CEE possédant une masse de référence supérieure à 2 000 kg;

ou

 - b) des véhicules possédant une masse de référence supérieure à 2 000 kg et dont le nombre de places, incluant le conducteur, est supérieur ou égal à 7, à l'exclusion, à partir du 1^{er} septembre 2012, des véhicules de la catégorie M₁G définis par la directive 70/156/CEE;

ou

 - c) des véhicules possédant une masse de référence supérieure à 1 760 kg utilisés spécifiquement pour un usage commercial et conçus pour permettre l'utilisation de fauteuils roulants à l'intérieur du véhicule;
- 3) «masse de référence» signifie la masse du véhicule en ordre de marche moins la masse uniforme du conducteur de 75 kg, augmentée d'une masse uniforme de 100 kg;
- 4) «polluants gazeux» signifie les émissions dans les gaz d'échappement de monoxyde de carbone, d'oxydes d'azote, exprimées en équivalents de dioxyde d'azote (NO₂), et d'hydrocarbures;
- 5) «particules» signifie des composants des gaz d'échappement qui sont éliminés des gaz d'échappement dilués à une température maximale de 325 K (52 °C) au moyen des filtres décrits dans la procédure d'essai pour vérifier les émissions moyennes au tuyau arrière d'échappement;
- 6) «émissions au tuyau arrière d'échappement» signifie l'émission de polluants gazeux et de particules;
- 7) «émissions par évaporation» signifie les vapeurs d'hydrocarbures échappées du circuit de carburant d'un véhicule autres que les émissions du tuyau arrière d'échappement;
- 8) «carter» signifie les espaces à l'intérieur ou à l'extérieur d'un moteur qui sont reliés au carter d'huile par des conduits internes ou externes par lesquels les gaz et les vapeurs peuvent s'échapper;
- 9) «système de diagnostic embarqué» signifie un système de contrôle des émissions qui a la capacité d'identifier le domaine probable de dysfonctionnement au moyen de codes de défaut stockés dans une mémoire d'ordinateur;
- 10) «dispositif d'invalidation» signifie tout élément de conception qui détecte la température, la vitesse du véhicule, le régime du moteur en tours/minute, la transmission, une dépression ou tout autre paramètre aux fins d'activer, de moduler, de retarder ou de désactiver le fonctionnement de toute partie du système de contrôle des émissions, qui réduit l'efficacité du système de contrôle des émissions dans des conditions dont on peut raisonnablement attendre qu'elles se produisent lors du fonctionnement et de l'utilisation normaux des véhicules;
- 11) «dispositif de maîtrise de la pollution» signifie les composants d'un véhicule qui maîtrisent et/ou limitent les émissions au tuyau arrière d'échappement et les émissions par évaporation;
- 12) «dispositif d'origine de maîtrise de la pollution» signifie un dispositif de maîtrise de la pollution ou un montage de dispositifs de ce type couvert par la réception accordée pour le véhicule concerné;
- 13) «dispositif de rechange de maîtrise de la pollution» signifie un dispositif de maîtrise de la pollution ou un montage de dispositifs de ce type destiné à remplacer un dispositif d'origine de maîtrise de la pollution et qui peut être réceptionné en tant qu'unité technique séparée suivant la définition de la directive 70/156/CEE;
- 14) «information sur la réparation et l'entretien des véhicules» signifie toute information nécessaire pour le diagnostic, l'entretien, l'inspection, la surveillance périodique, la réparation, la reprogrammation ou la réinitialisation du véhicule et que les constructeurs fournissent pour leurs concessionnaires et réparateurs officiels, notamment toutes les modifications ultérieures et les suppléments à cette information. Cette information comprend toutes les informations nécessaires sur les accessoires ou équipements de bord;
- 15) «opérateur indépendant» signifie des entreprises autres que les concessionnaires et ateliers de réparation officiels qui sont directement ou indirectement engagés dans la réparation et l'entretien de véhicules à moteur, en particulier des réparateurs, des fabricants ou distributeurs d'équipements, d'outils ou de pièces détachées de réparation, des éditeurs d'information technique, des automobiles clubs, des opérateurs de services de dépannage, des opérateurs proposant des services d'inspection et d'essai, des opérateurs proposant une formation pour les installateurs, les fabricants et les réparateurs des équipements des véhicules à carburant alternatif;
- 16) «biocarburants» signifie carburants liquides ou gazeux produits à partir de la biomasse et utilisés pour le transport;
- 17) «véhicule à carburant alternatif» signifie un véhicule conçu pour pouvoir fonctionner avec au moins un type de carburant qui est ou bien gazeux à la température et à la pression de l'air ou bien d'origine principalement non pétrolière.

CHAPITRE II

OBLIGATIONS DES CONSTRUCTEURS RELATIVES À LA RÉCEPTION*Article 4***Obligations des constructeurs**

1. Les constructeurs démontrent que tous les nouveaux véhicules vendus, immatriculés ou mis en service dans la Communauté ont été réceptionnés conformément au présent règlement et à ses mesures d'exécution. Ils démontrent aussi que tous les nouveaux dispositifs de rechange de maîtrise de la pollution qui nécessitent une réception et sont vendus ou mis en service dans la Communauté ont été réceptionnés conformément au présent règlement et à ses mesures d'exécution.

Ces obligations comportent le respect des limites d'émission visées à l'annexe I et les mesures d'exécution visées à l'article 5.

2. Les constructeurs veillent à ce que les procédures de réception destinées à vérifier la conformité de la production, la durabilité des dispositifs de maîtrise de la pollution et la conformité en service soient respectées.

En outre, les mesures techniques adoptées par le constructeur doivent être telles qu'elles garantissent une limitation effective des émissions au tuyau arrière d'échappement et des émissions par évaporation, conformément au présent règlement, tout au long de la vie normale des véhicules, dans des conditions d'utilisation normales. Par conséquent, les mesures de la conformité en service font l'objet de vérifications pendant une période pouvant atteindre cinq ans ou 100 000 km, au premier des deux termes échus. L'essai de durabilité des dispositifs de maîtrise de la pollution entrepris pour la réception couvre une période de 160 000 km. Pour se conformer à cet essai de durabilité, le constructeur doit avoir la possibilité d'avoir recours au banc d'essai de vieillissement, sous réserve des mesures de mise en œuvre visées au paragraphe 4.

La conformité en service est vérifiée notamment en ce qui concerne les émissions au tuyau arrière d'échappement, vérifiées sous le rapport des valeurs limites fixées à l'annexe I. Dans le but d'améliorer la maîtrise des émissions par évaporation et des émissions à température ambiante basse, les procédures de test sont réexaminées par la Commission.

3. Les constructeurs indiquent les chiffres des émissions de dioxyde de carbone et de la consommation de carburant dans un document donné à l'acheteur du véhicule au moment de l'achat.

4. Les procédures et exigences spécifiques pour la mise en œuvre des dispositions des paragraphes 2 et 3 sont établies conformément à la procédure visée à l'article 15, paragraphe 2.

*Article 5***Exigences et essais**

1. Le constructeur équipe les véhicules de telle sorte que les composants susceptibles d'exercer un effet sur les émissions sont conçus, construits et montés de manière à permettre aux véhicules, en utilisation normale, de se conformer au présent règlement et à ses mesures d'exécution.

2. L'utilisation de dispositifs d'invalidation qui réduisent l'efficacité des systèmes de contrôle des émissions est interdite. Cette interdiction ne s'applique pas lorsque:

- a) le besoin du dispositif se justifie en termes de protection du moteur contre des dégâts ou un accident et pour le fonctionnement en toute sécurité du véhicule;
- b) le dispositif ne fonctionne pas au-delà des exigences du démarrage du moteur;

ou

- c) les conditions sont substantiellement incluses dans les procédures d'essai pour vérifier les émissions par évaporation et les émissions moyennes au tuyau arrière d'échappement.

3. Les procédures, essais et exigences spécifiques pour la réception établis au présent paragraphe, ainsi que les exigences pour la mise en œuvre des dispositions du paragraphe 2 ayant pour objet de modifier des éléments non essentiels du présent règlement en le complétant, sont mis en place conformément à la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 15, paragraphe 3. Ceux-ci incluent la spécification des exigences relatives aux éléments suivants:

- a) émissions au tuyau arrière d'échappement, y compris les cycles d'essai, les émissions à faible température ambiante, les émissions au ralenti, l'opacité des fumées, le fonctionnement correct et la régénération des systèmes de traitement consécutif;
- b) émissions par évaporation et émissions du carter;
- c) systèmes de diagnostic embarqués et performances en service des dispositifs de maîtrise de la pollution;
- d) durabilité des dispositifs de maîtrise de la pollution, dispositifs de rechange de maîtrise de la pollution, conformité en service, conformité de la production et contrôle technique;
- e) mesure des émissions de gaz à effet de serre et de la consommation de carburant;
- f) véhicules hybrides et véhicules à carburant alternatif;
- g) extension des réceptions et exigences pour les petits constructeurs;
- h) équipements d'essai;

et

- i) carburants de référence, comme l'essence, le gazole, les gaz et les biocarburants, tels que le bioéthanol, le biodiesel et le biogaz.

Les exigences susmentionnées s'appliquent, le cas échéant, aux véhicules, indépendamment du carburant utilisé.

CHAPITRE III

ACCÈS AUX INFORMATIONS SUR LA RÉPARATION ET L'ENTRETIEN DES VÉHICULES

Article 6

Obligations du constructeur

1. Les constructeurs fournissent un accès sans restriction et dans un format normalisé aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules aux opérateurs indépendants par l'intermédiaire de sites web, d'une manière aisément accessible et rapide, et qui soit non discriminatoire par rapport au contenu fourni et à l'accès accordé aux concessionnaires et aux réparateurs officiels. Pour mieux réaliser cet objectif, les informations doivent être présentées d'une manière cohérente et tout d'abord être conformes aux exigences techniques de la norme OASIS ⁽¹⁾. Les constructeurs mettent des documents de formation à la disposition des opérateurs indépendants tout comme des concessionnaires et réparateurs officiels.

2. Les informations visées au paragraphe 1 comprennent:

- a) une identification sans équivoque du véhicule;
 - b) des manuels d'entretien;
 - c) des manuels techniques;
 - d) des renseignements sur les composants et le diagnostic (comme les valeurs théoriques minimales et maximales pour les mesures);
 - e) les schémas de câblage;
 - f) les codes de diagnostic d'anomalie (y compris les codes spécifiques des constructeurs);
 - g) le numéro d'identification de calibrage du logiciel applicable à un type de véhicule;
 - h) les renseignements fournis concernant les outils et équipements exclusifs ainsi que l'information fournie au moyen de ces outils et équipements;
- et
- i) l'information technique et la surveillance bidirectionnelle ainsi que les données d'essai.

⁽¹⁾ La norme OASIS fait référence aux spécifications techniques du document OASIS SC2-D5, norme des informations sur les réparations automobiles, version 1.0 du 28 mai 2003 (disponible à l'adresse suivante: <http://www.oasis-open.org/committees/download.php/2412/Draft%20Committee%20Specification.pdf>) et aux sections 3.2, 3.5, 3.6, 3.7 et 3.8 du document OASIS SC1-D2, spécification des critères de réparation automatique, version 6.1 du 10 janvier 2003 (disponible à l'adresse suivante: <http://lists.oasis-open.org/archives/autorepair/200302/pdf00005.pdf>) en n'utilisant que le texte ouvert et les normes graphiques.

3. Les concessionnaires ou les réparateurs officiels appartenant au système de distribution d'un constructeur de véhicules donné sont considérés comme des opérateurs indépendants aux fins du présent règlement dans la mesure où ils fournissent des services de réparation ou d'entretien pour des véhicules pour lesquels ils n'appartiennent pas au système de distribution du constructeur de véhicules.

4. Les informations sur la réparation et l'entretien des véhicules sont disponibles à tout moment, sauf exigences aux fins de l'entretien du système d'information.

5. Aux fins de la fabrication et de l'entretien des systèmes de diagnostic embarqués de rechange compatibles ou de leurs fournitures, des outils de diagnostic et des équipements d'essai, les constructeurs fournissent les informations pertinentes sur les systèmes de diagnostic embarqués et sur la réparation et l'entretien des véhicules sans discrimination à tous fabricants et/ou réparateurs intéressés de composants, d'outils de diagnostic ou d'équipements d'essai.

6. Afin de concevoir et de fabriquer des équipements automobiles pour les véhicules à carburant alternatif, les constructeurs fournissent les informations pertinentes sur les systèmes de diagnostic embarqués et sur la réparation et l'entretien de tels véhicules, sans discrimination entre les fabricants, les installateurs ou les réparateurs d'équipements pour véhicules à carburant alternatif.

7. Lorsqu'il demande la réception CE ou la réception nationale, le constructeur fournit à l'autorité chargée de la réception une preuve de conformité aux dispositions du présent règlement pour ce qui concerne l'accès aux informations sur la réparation et l'entretien du véhicule et aux informations visées au paragraphe 5. Au cas où ces informations ne sont pas encore disponibles ou ne sont pas conformes au présent règlement et à ses mesures d'exécution à ce moment-là, le constructeur les communique dans un délai de six mois à compter de la date de réception. Si la preuve de la conformité n'est pas fournie dans ce délai, l'autorité chargée de la réception prend les mesures appropriées pour garantir la conformité.

Le constructeur met à disposition sur ses sites web les modifications ultérieures et les suppléments aux informations concernant la réparation et l'entretien du véhicule en même temps qu'il les communique aux réparateurs officiels.

Article 7

Frais d'accès aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules.

1. Les constructeurs peuvent facturer des frais raisonnables et proportionnés pour l'accès aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules couvertes par le présent règlement; des frais ne sont pas raisonnables ni proportionnés s'ils découragent l'accès en ne tenant pas compte de la mesure dans laquelle l'opérateur indépendant l'utilise.

2. Les constructeurs mettent à disposition les informations sur la réparation et l'entretien des véhicules sur une base quotidienne, mensuelle et annuelle, en facturant des frais d'accès aux informations variant en fonction des temps pour lesquels l'accès est accordé.

*Article 8***Mesures d'exécution**

Les mesures nécessaires à la mise en œuvre des articles 6 et 7, visant à modifier des éléments non essentiels du présent règlement, en le complétant, sont adoptées conformément à la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 15, paragraphe 3. Il s'agit notamment de la définition et de la mise à jour des spécifications techniques relatives aux modalités de communication des informations sur les systèmes de diagnostic embarqués et la réparation et l'entretien des véhicules, une attention particulière étant accordée aux besoins spécifiques des PME.

*Article 9***Rapport**

Au plus tard le 2 juillet 2011, la Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport sur le fonctionnement du système d'accès aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules, en accordant une attention particulière aux effets sur la concurrence et sur le fonctionnement du marché intérieur ainsi qu'aux avantages en matière d'environnement. Le rapport examine l'opportunité de réunir toutes les dispositions régissant l'accès aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules dans une directive-cadre révisée sur la réception des véhicules.

CHAPITRE IV

OBLIGATIONS DES ÉTATS MEMBRES*Article 10***Réception**

1. Avec effet à partir du 2 juillet 2007, si un constructeur en fait la demande, les autorités nationales ne doivent pas, pour des motifs relatifs aux émissions ou à la consommation de carburant des véhicules, refuser d'accorder la réception CE ou la réception nationale d'un nouveau type de véhicule ou interdire l'immatriculation, la vente ou l'entrée en service d'un nouveau véhicule, si le véhicule est conforme au présent règlement et à ses mesures d'exécution, en particulier aux valeurs limites d'émission Euro 5 prévues à l'annexe I, tableau 1, ou aux valeurs limites d'émission Euro 6 prévues à l'annexe I, tableau 2.

2. Avec effet à partir du 1^{er} septembre 2009, et du 1^{er} septembre 2010 dans le cas des véhicules de catégorie N₁, classes II et III, et de catégorie N₂, les autorités nationales refusent, pour des motifs relatifs aux émissions atmosphériques ou à la consommation de carburant, d'accorder la réception CE ou la réception nationale pour de nouveaux types de véhicules qui ne sont pas conformes au présent règlement et à ses mesures d'exécution, en particulier aux annexes, à l'exception des valeurs limites d'émission Euro 6 prévues à l'annexe I, tableau 2. Pour le test des émissions au tuyau arrière d'échappement, les valeurs limites applicables aux véhicules conçus pour satisfaire des besoins sociaux spécifiques sont identiques à celles applicables aux véhicules de catégorie N₁, classe III.

3. Avec effet à partir du 1^{er} janvier 2011, et du 1^{er} janvier 2012 dans le cas des véhicules de catégorie N₁, classes II et III, et de catégorie N₂ et des véhicules conçus pour satisfaire à des besoins sociaux spécifiques, les autorités nationales considèrent, dans le cas de nouveaux véhicules qui ne sont pas conformes au présent règlement et à ses mesures d'exécution, en particulier aux annexes, à l'exception des valeurs limites d'émission Euro 6 prévues à l'annexe I, tableau 2, que les certificats de conformité ne sont plus valides aux fins de l'article 7, paragraphe 1, de la directive 70/156/CEE et, pour des motifs relatifs aux émissions ou à la consommation de carburant, refusent l'immatriculation et interdisent la vente et l'entrée en service de ces véhicules. Pour le test des émissions au tuyau arrière d'échappement, les valeurs limites applicables aux véhicules conçus pour satisfaire à des besoins sociaux spécifiques sont identiques à celles applicables aux véhicules de catégorie N₁, classe III.

4. Avec effet à partir du 1^{er} septembre 2014, et du 1^{er} septembre 2015 dans le cas des véhicules de catégorie N₁, classes II et III, et de catégorie N₂, les autorités nationales refusent, pour des motifs relatifs aux émissions ou à la consommation de carburant, d'accorder la réception CE ou la réception nationale pour de nouveaux types de véhicules qui ne sont pas conformes au présent règlement et à ses mesures d'exécution, en particulier aux valeurs limites d'émission Euro 6 prévues à l'annexe I, tableau 2.

5. Avec effet à partir du 1^{er} septembre 2015, et du 1^{er} septembre 2016 dans le cas des véhicules de catégorie N₁, classes II et III, et de catégorie N₂, les autorités nationales considèrent, dans le cas de nouveaux véhicules qui ne sont pas conformes au présent règlement et à ses mesures d'exécution, en particulier aux valeurs limites d'émission Euro 6 prévues à l'annexe I, tableau 2, que les certificats de conformité ne sont plus valides aux fins de l'article 7, paragraphe 1, de la directive 70/156/CEE et, pour des motifs relatifs aux émissions ou à la consommation de carburant, refusent l'immatriculation et interdisent la vente et l'entrée en service de ces véhicules.

*Article 11***Réception de pièces de remplacement**

1. Pour les dispositifs de rechange de maîtrise de la pollution neufs destinés à être montés sur des véhicules ayant obtenu la réception conformément au présent règlement, les autorités nationales interdisent leur vente ou leur installation sur un véhicule s'ils ne sont pas d'un type pour lequel une réception a été accordée en conformité avec le présent règlement et ses mesures d'exécution.

2. Les autorités nationales peuvent continuer à accorder des extensions de la réception CE pour des dispositifs de rechange de maîtrise de la pollution conçus selon des normes antérieures à celles définies par le présent règlement dans les conditions appliquées à l'origine. Les autorités nationales interdisent la vente ou l'installation sur un véhicule de ce type de dispositifs de rechange de maîtrise de la pollution s'ils ne sont pas d'un type pour lequel une réception adéquate a été accordée.

3. Les dispositifs de maîtrise de la pollution destinés à être montés sur des véhicules ayant obtenu la réception avant l'adoption des exigences relatives à la réception des composants sont exemptés des exigences visées aux paragraphes 1 et 2.

*Article 12***Incitations financières**

1. Les États membres peuvent prévoir des incitations fiscales uniquement pour les véhicules produits en série qui sont conformes au présent règlement et à ses mesures d'exécution.

Ces incitations sont valables pour tous les nouveaux véhicules proposés à la vente sur le marché d'un État membre qui se conforment au moins aux valeurs limites d'émission prévues à l'annexe I, tableau 1, en avance sur les dates visées à l'article 10, paragraphe 3; elles prennent fin auxdites dates.

Les incitations financières qui s'appliquent exclusivement aux véhicules conformes aux valeurs limites d'émission prévues à l'annexe I, tableau 2, peuvent être accordées aux nouveaux véhicules de ce type proposés à la vente sur le marché d'un État membre à partir des dates visées à l'article 10, paragraphe 3, en avance sur les dates visées à l'article 10, paragraphe 5; elles prennent fin aux dates visées à l'article 10, paragraphe 5.

2. Les États membres peuvent accorder des incitations financières pour l'équipement rétroactif de véhicules en service et pour l'élimination de véhicules qui ne sont pas conformes.

3. Les incitations visées aux paragraphes 1 et 2 sont, pour chaque type de véhicule, d'un montant n'excédant pas le coût supplémentaire des dispositifs techniques introduits pour assurer la conformité aux limites d'émission spécifiées à l'annexe I, coût d'installation sur le véhicule compris.

4. La Commission est informée dans un délai suffisant des projets d'instituer ou de modifier les incitations visées aux paragraphes 1 et 2.

*Article 13***Sanctions**

1. Les États membres établissent les dispositions sur les sanctions applicables aux infractions aux dispositions du présent règlement par les constructeurs et prennent toutes les mesures nécessaires pour garantir qu'elles sont mises en œuvre. Les sanctions prévues doivent être efficaces, proportionnées et dissuasives. Les États membres notifient ces dispositions à la Commission au plus tard le 2 janvier 2009 et notifient sans délai toute modification ultérieure les affectant.

2. Les types d'infractions qui donnent lieu à des sanctions sont notamment:

- a) les fausses déclarations au cours des procédures de réception ou des procédures de rappel;
- b) la falsification des résultats des tests de réception ou de conformité en service;
- c) la dissimulation de données ou de spécifications techniques qui pourraient entraîner un rappel ou un retrait de la réception;

d) l'utilisation de dispositifs d'invalidation;

et

e) le refus d'accès aux informations.

CHAPITRE V

DISPOSITIONS FINALES*Article 14***Redéfinition des spécifications**

1. La Commission étudie la possibilité d'inclure des émissions de méthane dans le calcul des émissions de dioxyde de carbone. Le cas échéant, la Commission présente au Parlement européen et au Conseil une proposition prévoyant des mesures visant à supprimer ou à limiter les émissions de méthane.

2. Après achèvement du programme de mesure des particules de la CEE-ONU mené sous les auspices du Forum mondial pour l'harmonisation des réglementations sur les véhicules, et au plus tard au moment de l'entrée en vigueur de la norme Euro 6, la Commission prend les mesures suivantes, qui visent à modifier des éléments non essentiels du présent règlement, notamment en le complétant, sans abaisser le niveau d'ambition existant en ce qui concerne l'environnement:

- a) modification du présent règlement conformément à la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 15, paragraphe 3, aux fins de recalibrer les valeurs limites fondées sur la masse des particules figurant à l'annexe I du présent règlement, et introduction de valeurs limites fondées sur le nombre de particules figurant dans l'annexe précitée afin d'obtenir une large corrélation entre ces valeurs et les valeurs limites de masse pour l'essence et le gazole;
- b) adoption d'une procédure de mesure révisée pour les particules et d'une valeur limite pour le nombre de particules, conformément à la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 15, paragraphe 3.

3. La Commission vérifie les procédures, essais et conditions indiqués à l'article 5, paragraphe 3, ainsi que les cycles d'essai utilisés pour mesurer les émissions. Si la vérification montre que ceux-ci ne sont plus adéquats ou ne reflètent plus la réalité des émissions au niveau mondial, ils sont adaptés de manière à refléter correctement les émissions générées par la réalité de la conduite routière. Les mesures nécessaires, qui visent à modifier des éléments non essentiels du présent règlement, en le complétant, sont adoptées conformément à la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 15, paragraphe 3.

4. La Commission vérifie les polluants soumis aux conditions et essais indiqués à l'article 5, paragraphe 3. Si la Commission conclut qu'il est approprié de réglementer les émissions de polluants supplémentaires, elle présente au Parlement européen et au Conseil une proposition visant à modifier le présent règlement en conséquence.

5. La Commission révisé les limites d'émission fixées dans l'annexe 1, tableau 4, pour le monoxyde de carbone et les émissions d'hydrocarbures au tuyau arrière d'échappement après un essai de démarrage à froid et présente, le cas échéant, au Parlement européen et au Conseil une proposition visant à rendre les limites d'émission plus strictes.

6. Les annexes pertinentes de la directive 2005/55/CE sont modifiées conformément à la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 15, paragraphe 3, de manière qu'elles contiennent des conditions pour la réception de tous les véhicules relevant du champ d'application de ladite directive.

Article 15

Comité

1. La Commission est assistée par un comité.

2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, les articles 5 et 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

La période visée à l'article 5, paragraphe 6, de la décision 1999/468/CE est fixée à trois mois.

3. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 bis, paragraphes 1 à 4, et l'article 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

Article 16

Modifications des directives 70/156/CEE et 2005/55/CE

1. La directive 70/156/CEE est modifiée conformément à l'annexe II du présent règlement.

2. La directive 2005/55/CE est modifiée comme suit:

a) Le titre est remplacé par le texte suivant:

«Directive 2005/55/CE du Parlement européen et du Conseil du 28 septembre 2005 concernant la réception des véhicules utilitaires lourds au regard de leurs émissions (Euro IV et V)».

b) L'article 1^{er} est remplacé par le texte suivant:

«Article premier

Aux fins de la présente directive, les définitions suivantes s'appliquent:

a) "véhicule" signifie tout véhicule à moteur tel que défini à l'article 2 de la directive 70/156/CEE ayant une masse de référence supérieure à 2 610 kg;

b) "moteur" signifie la source de propulsion motrice d'un véhicule qui peut faire l'objet d'une réception en tant qu'entité technique distincte au sens de l'article 2 de la directive 70/156/CEE;

c) "véhicule plus respectueux de l'environnement (EEV)" signifie un véhicule propulsé par un moteur qui respecte les valeurs limites d'émission à caractère facultatif indiquées à la ligne C des tableaux figurant au point 6.2.1 de l'annexe I.»

c) La section 1 de l'annexe I est remplacée par le texte suivant:

«1. La présente directive s'applique au contrôle des gaz polluants et particules polluantes, de la durée des équipements de contrôle des émissions, de la conformité des véhicules/moteurs en circulation ainsi que des systèmes de diagnostic embarqués de tous les véhicules à moteur, et aux moteurs définis à l'article 1^{er} à l'exception des moteurs des véhicules des catégories M₁, N₁, N₂ et M₂ pour lesquels la réception a été accordée au titre du règlement (CE) n° 715/2007 (*)».

(*) JO L 171 du 29.6.2007, p. 1.»

Article 17

Législation à abroger

1. Les directives suivantes sont abrogées avec effet à compter du 2 janvier 2013:

- directive 70/220/CEE,
- directive 72/306/CEE,
- directive 74/290/CEE,
- directive 77/102/CEE,
- directive 78/665/CEE,
- directive 80/1268/CEE,
- directive 83/351/CEE,
- directive 88/76/CEE,
- directive 88/436/CEE,
- directive 89/458/CEE,
- directive 91/441/CEE,
- directive 93/59/CEE,
- directive 93/116/CE,
- directive 94/12/CE,
- directive 96/44/CE,
- directive 96/69/CE,
- directive 98/69/CE,
- directive 98/77/CE,

- directive 1999/100/CE,
- directive 1999/102/CE,
- directive 2001/1/CE,
- directive 2001/100/CE,
- directive 2002/80/CE,
- directive 2003/76/CE,
- directive 2004/3/CE.

2. Les annexes II et V de la directive 89/491/CEE de la Commission du 17 juillet 1989 portant adaptation au progrès technique des directives 70/157/CEE, 70/220/CEE, 72/245/CEE, 72/306/CEE, 80/1268/CEE et 80/1269/CEE du Conseil dans le domaine des véhicules à moteur ⁽¹⁾ sont supprimées avec effet à compter du 2 janvier 2013.

3. Les références faites aux directives abrogées s'entendent comme faites au présent règlement.

4. Les États membres abrogent leurs dispositions d'exécution adoptées conformément aux directives mentionnées au paragraphe 1, avec effet à compter du 2 janvier 2013.

Article 18

Entrée en vigueur

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

2. Le présent règlement s'applique à partir du 3 janvier 2009, sauf pour ce qui concerne l'article 10, paragraphe 1, et l'article 12, qui s'appliquent à compter du 2 juillet 2007.

3. Les modifications ou les mesures d'exécution visées à l'article 5, paragraphe 3, et à l'article 14, paragraphe 6, sont adoptées au plus tard le 2 juillet 2008.

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

Fait à Strasbourg, le 20 juin 2007.

Par le Parlement européen
Le président
H.-G. PÖTTERING

Par le Conseil
Le président
G. GLOSER

⁽¹⁾ JO L 238 du 15.8.1989, p. 43.

ANNEXE I

LIMITES D'ÉMISSION

Tableau 1

Limites d'émission Euro 5

| Catégorie | Classe | Masse de référence (RM) (kg) | Valeurs limites | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----------------|--------|------------------------------|-----------------------------------|-----|------------------------------------|----|--|------------------------|---|-----|--|----|--------------------------|---|--------------------------|-----|------------------------|----|----|-----------------------|
| | | | Masse de monoxyde de carbone (CO) | | Masse d'hydrocarbures totaux (THC) | | Masse d'hydrocarbures non méthaniques (NMHC) | | Masse d'oxydes d'azote (NO _x) | | Masse combinée d'hydrocarbures totaux et d'oxydes d'azote (THC + NO _x) | | Masse de particules (PM) | | Nombre de particules (1) | | | | | |
| | | | PI | CI | L ₂ (mg/km) | PI | CI | L ₃ (mg/km) | PI | CI | L ₄ (mg/km) | PI | CI | L ₂ + L ₄ (mg/km) | PI | CI | L ₅ (mg/km) | PI | CI | L ₆ (#/km) |
| M | — | Toutes | 1 000 | 500 | 100 | — | — | — | 60 | 180 | — | — | 230 | — | — | 5,0 | 5,0 | — | — | — |
| N ₁ | I | RM ≤ 1 305 | 1 000 | 500 | 100 | — | — | 68 | 60 | 180 | — | — | 230 | — | — | 5,0 | 5,0 | — | — | — |
| | II | 1 305 < RM ≤ 1 760 | 1 810 | 630 | 130 | — | — | 90 | 75 | 235 | — | — | 295 | — | — | 5,0 | 5,0 | — | — | — |
| N ₂ | III | 1 760 < RM | 2 270 | 740 | 160 | — | — | 108 | 82 | 280 | — | — | 350 | — | — | 5,0 | 5,0 | — | — | — |
| | — | — | 2 270 | 740 | 160 | — | — | 108 | 82 | 280 | — | — | 350 | — | — | 5,0 | 5,0 | — | — | — |

Légende: PI = allumage commandé, CI = allumage par compression.

(1) Une norme numérique doit être définie aussi rapidement que possible et au plus tard lors de l'entrée en vigueur de la norme Euro 6.

(2) Les normes sur la masse des particules pour l'allumage commandé s'appliquent uniquement aux véhicules équipés de moteur à injection directe.

Tableau 2
Limites d'émission Euro 6

| Catégorie | Classe | Masse de référence (RM) (kg) | Valeurs limites | | | | | | | | | | | | | |
|----------------|--------|------------------------------|-----------------------------------|-----|------------------------------------|----|--|----|---|-----|---|-----|--------------------------|-----|--------------------------|----|
| | | | Masse de monoxyde de carbone (CO) | | Masse d'hydrocarbures totaux (THC) | | Masse d'hydrocarbures non méthaniques (NMHC) | | Masse d'oxydes d'azote (NO _x) | | Masse combinée d'hydrocarbures et d'oxydes d'azote (THC + NO _x) | | Masse de particules (PM) | | Nombre de particules (1) | |
| | | | PI | CI | PI | CI | PI | CI | PI | CI | PI | CI | PI | CI | PI | CI |
| M | — | Tous | L ₁ | | L ₂ | | L ₃ | | L ₄ | | L ₂ + L ₄ | | L ₅ | | L ₆ | |
| | | | (mg/km) | | (mg/km) | | (mg/km) | | (mg/km) | | (mg/km) | | (mg/km) | | (mg/km) | |
| N ₁ | I | RM ≤ 1 305 | 1 000 | 500 | 100 | — | 68 | — | 60 | 80 | — | 170 | 5,0 | 5,0 | | |
| | | 1 305 < RM ≤ 1 760 | 1 000 | 500 | 100 | — | 68 | — | 60 | 80 | — | 170 | 5,0 | 5,0 | | |
| N ₂ | III | 1 305 < RM ≤ 1 760 | 1 810 | 630 | 130 | — | 90 | — | 75 | 105 | — | 195 | 5,0 | 5,0 | | |
| | | 1 760 < RM | 2 270 | 740 | 160 | — | 108 | — | 82 | 125 | — | 215 | 5,0 | 5,0 | | |
| | | | 2 270 | 740 | 160 | — | 108 | — | 82 | 125 | — | 215 | 5,0 | 5,0 | | |

Légende: PI = allumage commandé, CI = allumage par compression.

(1) Une norme numérique doit être définie à ce stade.

(2) Les normes sur la masse des particules pour l'allumage commandé s'appliquent uniquement aux véhicules équipés de moteur à injection directe.

Tableau 3

Limite d'émission pour l'essai des émissions par évaporation

| |
|---|
| Masse des émissions par évaporation (g/essai) |
| 2,0 |

Tableau 4

Limite d'émission pour les émissions de monoxyde de carbone et d'hydrocarbures au tuyau arrière d'échappement après un essai de démarrage à froid

| Température d'essai 266 K (- 7 °C) | | | |
|------------------------------------|--------|--|---|
| Catégorie de véhicules | Classe | Masse de monoxyde de carbone (CO) L ₁ (g/km) | Masse d'hydrocarbures (HC) L ₂ (g/km) |
| M | — | 15 | 1,8 |
| N ₁ | I | 15 | 1,8 |
| | II | 24 | 2,7 |
| | III | 30 | 3,2 |
| N ₂ | | 30 | 3,2 |

ANNEXE II

Modifications de la directive 70/156/CEE

La directive 70/156/CEE est modifiée comme suit:

- 1) À l'article 2, la phrase suivante est ajoutée après le dernier tiret:

«S'il est fait référence, dans la présente directive, à une directive particulière ou à un règlement particulier, cela inclut également les mesures d'exécution.»

- 2) Les mots «directive particulière» sont remplacés par les mots «directive particulière ou règlement particulier» dans les dispositions suivantes:

article 2, premier tiret; article 2, neuvième tiret; article 2, dixième tiret; article 2, quatorzième tiret; article 3, paragraphe 1; article 3, paragraphe 4; article 4, paragraphe 1, point c); article 4, paragraphe 1, point d); article 5, paragraphe 5; article 6, paragraphe 3; article 7, paragraphe 2; article 13, paragraphe 4; article 13, paragraphe 5; annexe I, premier alinéa; annexe III, partie III; annexe IV, partie II, premier paragraphe; annexe V, section 1, point a); annexe V, section 1, point b); annexe V, section 1, point c); annexe VI, page 2 du certificat de réception CE d'un type de véhicule; annexe VII, paragraphe 1, section 4; annexe VII, note 1 de bas de page; annexe X, section 2.1; annexe X, section 3.3; annexe XI, appendice 4, signification des lettres: X; annexe XII, section B, point 2; annexe XIV, section 2, point a); annexe XIV, section 2, point c); annexe XIV, section 2, point d).

- 3) Les mots «directives particulières» sont remplacés par les mots «directives particulières ou règlements particuliers» dans les dispositions suivantes:

article 2, huitième tiret; article 3, paragraphe 1; article 3, paragraphe 2; article 4, paragraphe 1, point a), premier et deuxième tirets; article 4, paragraphe 1, point b); article 4, paragraphe 3; article 5, paragraphe 4, troisième alinéa; article 5, paragraphe 6; article 8, paragraphe 2; article 8, paragraphe 2, point c); article 9, paragraphe 2; article 10, paragraphe 2; article 11, paragraphe 1; article 13, paragraphe 2; article 14, paragraphe 1, point i); liste des annexes: titre de l'annexe XIII; annexe I, premier alinéa; annexe IV, partie I, première et deuxième lignes; annexe IV, partie II, note 1 de bas de page du tableau; annexe V, section 1, point b); annexe V, section 3; annexe V, section 3, point a); annexe V, section 3, point b); annexe VI, points 1 et 2; annexe VI, page 2 du certificat de réception CE d'un type de véhicule; annexe X, section 2.2; annexe X, section 2.3.5; annexe X, section 3.5; titre de l'annexe XII; annexe XIV, section 1.1; annexe XIV, section 2, point c).

- 4) Les mots «ou règlement» sont ajoutés après le mot «directive» dans les dispositions suivantes:

article 5, paragraphe 3, troisième alinéa; annexe IV, partie I, note X de bas de page du tableau; annexe VI, page 2 du certificat de réception CE d'un type de véhicule; annexe VII, paragraphe 1, section 2; annexe VII, paragraphe 1, section 3; annexe VII, paragraphe 1, section 4; annexe VIII, sections 1, 2, et sections 2.1, 2.2 et 3; annexe IX, page 2, pour les véhicules complets ou complétés de la catégorie M₁, points 45, 46.1 et 46.2; annexe IX, page 2, pour les véhicules complets ou complétés des catégories M₂ et M₃, points 45 et 46.1; annexe IX, page 2, pour les véhicules complets ou complétés des catégories N₁, N₂ et N₃, points 45 et 46.1; annexe IX, page 2, pour les véhicules incomplets de la catégorie M₁, points 45 et 46.1; annexe IX, page 2, pour les véhicules incomplets des catégories M₂ et M₃, points 45 et 46.1; annexe IX, page 2, pour les véhicules incomplets des catégories N₁, N₂ et N₃, points 45 et 46.1; annexe X, note 2 de bas de page; annexe X, section 1.2.2; annexe XI, appendice 4, signification des lettres: N/A; annexe 15, titre du tableau;

les mots «ou règlements» sont ajoutés après le mot «directives» dans les dispositions suivantes:

annexe IX, page 2, pour les véhicules complets ou complétés de la catégorie M₁; annexe IX, page 2, pour les véhicules complets ou complétés des catégories M₂ et M₃; annexe IX, page 2, pour les véhicules complets ou complétés des catégories N₁, N₂ et N₃; annexe IX, page 2, pour les véhicules incomplets de la catégorie M₁; annexe IX, page 2, pour les véhicules incomplets des catégories M₂ et M₃; annexe IX, page 2, pour les véhicules incomplets des catégories N₁, N₂ et N₃; annexe XV.

- 5) À l'article 8, paragraphe 2, point c), les mots «ou règlement(s)» sont ajoutés après le mot «directive(s)».

- 6) À l'annexe IV, partie I, l'en-tête du tableau et le point 2 sont remplacés par le texte suivant:

| «Sujet | N° de la directive/du règlement | Référence au Journal officiel | Applicabilité | | | | | | | | | | | |
|-------------------------------------|---------------------------------|-------------------------------|-------------------|-------------------|----------------|-------------------|-------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|--|--|
| | | | M ₁ | M ₂ | M ₃ | N ₁ | N ₂ | N ₃ | O ₁ | O ₂ | O ₃ | O ₄ | | |
| 2. Émissions/Accès aux informations | .../.../CE (CE) n° .../... | L ... du ..., p. ... | X ⁽¹⁰⁾ | X ⁽¹⁰⁾ | | X ⁽¹⁰⁾ | X ⁽¹⁰⁾ | | | | | | | |

⁽¹⁰⁾ Pour les véhicules dont la masse de référence ne dépasse pas 2 610 kg. À la demande du fabricant, peut s'appliquer aux véhicules dont la masse de référence ne dépasse pas 2 840 kg.»

- 7) À l'annexe IV, partie I, les points 11 et 39 sont supprimés.
- 8) À l'annexe VII, point 4, les mots «ou d'un règlement» sont ajoutés après les mots «dans le cas d'une directive».
- 9) À l'annexe VII, point 5, les mots «ou le dernier règlement» sont ajoutés après les mots «la dernière directive».
- 10) À l'annexe XI, appendice 1, l'en-tête du tableau et le point 2 sont remplacés par le texte suivant:

| «Rubrique | Objet | N° de la directive/ du règlement | $M_1 \leq 2\,500$ (¹) kg | $M_1 > 2\,500$ (¹) kg | M_2 | M_3 |
|-----------|----------------------------------|-------------------------------------|--|---------------------------------------|--------|-------|
| 2 | Émissions/Accès aux informations | .../.../CE (CE) n° .../... | Q | G + Q | G + Q» | |

- 11) À l'annexe XI, appendice 1, les points 11 et 39 sont supprimés.
- 12) À l'annexe XI, appendice 2, l'en-tête du tableau et le point 2 sont remplacés par le texte suivant:

| «Rubrique | Sujet | N° de la directive/ du règlement | M_1 | M_2 | M_3 | N_1 | N_2 | N_3 | O_1 | O_2 | O_3 | O_4 |
|-----------|----------------------------------|-------------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 2 | Émissions/Accès aux informations | .../.../CE (CE) n° .../... | A | A | | A | A» | | | | | |

- 13) À l'annexe XI, appendice 2, les points 11 et 39 sont supprimés.
- 14) À l'annexe XI, appendice 3, l'en-tête du tableau et le point 2 sont remplacés par le texte suivant:

| «Rubrique | Sujet | N° de la directive/ du règlement | M_2 | M_3 | N_1 | N_2 | N_3 | O_1 | O_2 | O_3 | O_4 |
|-----------|----------------------------------|-------------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 2 | Émissions/Accès aux informations | .../.../CE (CE) n° .../... | Q | | Q | Q» | | | | | |

- 15) À l'annexe XI, appendice 3, le point 11 est supprimé.
- 16) À l'annexe XI, appendice 4, l'en-tête du tableau et le point 2 sont remplacés par le texte suivant:

| «Rubrique | Sujet | N° de la directive/ du règlement | Grue mobile de catégorie N |
|-----------|----------------------------------|-------------------------------------|----------------------------|
| 2 | Émissions/Accès aux informations | .../.../CE (CE) n° .../... | N/A» |

- 17) À l'annexe XI, appendice 4, le point 11 est supprimé.

DIRECTIVE 2007/46/CE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 5 septembre 2007

établiant 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)

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 95,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Comité économique et social européen ⁽¹⁾,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité ⁽²⁾,

considérant ce qui suit:

- (1) La directive 70/156/CEE du Conseil du 6 février 1970 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques ⁽³⁾ a été modifiée de façon substantielle à de nombreuses reprises. De nouvelles modifications s'imposant, il convient, dans un souci de clarté, de procéder à sa refonte.
- (2) Pour assurer l'établissement et le fonctionnement du marché intérieur de la Communauté, il convient de remplacer les systèmes de réception des États membres par une procédure de réception communautaire reposant sur le principe de l'harmonisation totale.
- (3) Les exigences techniques applicables aux systèmes, aux composants, aux entités techniques et aux véhicules devraient être harmonisées et définies dans des actes réglementaires. Ceux-ci devraient avoir pour objectif principal

de garantir un niveau élevé de sécurité routière, de protection de la santé et de l'environnement, de rendement énergétique et de protection contre une utilisation non autorisée.

- (4) La directive 92/53/CEE du Conseil du 18 juin 1992 modifiant la directive 70/156/CEE concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques ⁽⁴⁾ a limité l'application de la procédure de réception communautaire par type de véhicules complets à la catégorie de véhicules M₁. Cependant, pour achever le marché intérieur et en assurer le bon fonctionnement, le champ d'application de la présente directive devrait couvrir toutes les catégories de véhicules afin de permettre aux constructeurs de bénéficier des avantages du marché intérieur grâce à la réception communautaire par type.
- (5) Pour que les constructeurs puissent s'adapter aux nouvelles procédures harmonisées, il y a lieu de prévoir un délai suffisant avant que la réception communautaire par type de véhicules ne devienne obligatoire pour les véhicules des catégories autres que M₁ construits en une seule étape. Un délai plus long est nécessaire pour les véhicules des catégories autres que M₁ qui doivent faire l'objet d'une réception multiétape, car cette procédure fera intervenir des carrossiers, qui devront acquérir suffisamment d'expérience en la matière pour que les procédures nécessaires puissent être correctement mises en œuvre. Cependant, en raison de l'importance de la sécurité pour les véhicules des catégories M₂ et M₃, il est nécessaire, pendant la période de transition durant laquelle la réception nationale par type demeure valide pour laisser aux fabricants le temps de se familiariser avec la réception CE par type de véhicule, que ces véhicules satisfassent aux exigences techniques des directives harmonisées.

⁽¹⁾ JO C 108 du 30.4.2004, p. 29.

⁽²⁾ Avis du Parlement européen du 11 février 2004 (JO C 97 E du 22.4.2004, p. 370), position commune du Conseil du 11 décembre 2006 (JO C 64 E du 20.3.2007, p. 1), position du Parlement européen du 10 mai 2007 (non encore parue au Journal officiel) et décision du Conseil du 23 juillet 2007.

⁽³⁾ JO L 42 du 23.2.1970, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par le règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil (JO L 171 du 29.6.2007, p. 1).

⁽⁴⁾ JO L 225 du 10.8.1992, p. 1.

- (6) Jusqu'à présent, les constructeurs qui produisent des véhicules en petites séries ont été en partie exclus des avantages du marché intérieur. L'expérience a montré que la sécurité routière et la protection de l'environnement pourraient être nettement améliorées si les véhicules produits en petites séries étaient entièrement intégrés dans le système de réception communautaire par type de véhicules, en commençant par la catégorie M₁.
- (7) Pour prévenir les abus, toute procédure simplifiée pour les véhicules produits en petites séries devrait être restreinte aux cas où la production est très limitée; il est nécessaire, par conséquent, de définir avec plus de précision le concept de petites séries en fonction du nombre de véhicules produits.
- (8) Il importe d'établir des mesures permettant la réception de véhicules sur une base individuelle pour que le système de réception multiétape soit suffisamment souple; toutefois, en attendant l'établissement de dispositions communautaires spécifiques harmonisées, les États membres devraient continuer à pouvoir octroyer des réceptions individuelles conformément à leur réglementation nationale.
- (9) Dans l'attente de l'application des procédures de réception communautaire par type de véhicules à des catégories de véhicules autres que M₁, les États membres devraient être autorisés à continuer d'octroyer des réceptions par type de véhicules sur une base nationale, et des dispositions transitoires devraient être prévues à cette fin.
- (10) Il y a lieu d'arrêter les mesures nécessaires pour la mise en œuvre de la présente directive en conformité avec la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission ⁽¹⁾.
- (11) Par la décision 97/836/CE du Conseil ⁽²⁾, la Communauté a adhéré à l'accord de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (CEE-ONU) concernant l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables aux véhicules à roues, aux équipements et aux pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur un véhicule à roues ainsi que les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions («accord de 1958 révisé»).

Par conséquent, les règlements de la CEE-ONU auxquels la Communauté adhère en application de ladite décision, ainsi que les modifications apportées aux règlements CEE-ONU auxquels la Communauté a déjà adhéré, devraient être intégrés dans la procédure de réception communautaire par type, soit en tant qu'exigences pour la réception CE par type de véhicules, soit en se substituant à la législation communautaire existante. En particulier, lorsque la

Communauté décide, par la voie d'une décision du Conseil, qu'un règlement CEE-ONU devient partie intégrante de la procédure de réception CE par type des véhicules et remplace la législation communautaire existante, il convient d'habiliter la Commission à procéder aux adaptations nécessaires de la présente directive. Ces mesures ayant une portée générale et ayant pour objet de modifier des éléments non essentiels de la présente directive, ou de la compléter par l'ajout de nouveaux éléments non essentiels, elles doivent être arrêtées selon la procédure de réglementation avec contrôle prévue à l'article 5 bis de la décision 1999/468/CE.

- (12) Par simplification et pour mieux légiférer, il convient d'autoriser les références à des normes ou à des règlements internationaux existants dans la présente directive comme dans les directives particulières et règlements particuliers, sans les reproduire dans l'ordre juridique communautaire, afin d'éviter d'avoir constamment à mettre à jour, sur des questions de spécifications techniques, la législation communautaire en vigueur.
- (13) Afin de garantir que la procédure permettant de contrôler la conformité de la production, qui est l'une des pierres angulaires du système de réception communautaire par type, a été mise en œuvre correctement et fonctionne de manière appropriée, les constructeurs devraient être régulièrement soumis à des vérifications par l'autorité compétente ou par un service technique dûment qualifié désigné à cette fin.
- (14) Le principal objectif de la législation concernant la réception des véhicules est de garantir que les nouveaux véhicules, composants et entités techniques mis sur le marché présentent un degré élevé de sécurité et de protection environnementale. Le montage de certaines pièces ou de certains équipements après la mise sur le marché ou la mise en service des véhicules ne devrait pas compromettre cet objectif. Par conséquent, des mesures appropriées devraient être prises pour s'assurer que les pièces ou équipements qui peuvent être montés sur des véhicules et qui sont susceptibles de compromettre, de manière significative, le fonctionnement des systèmes qui sont essentiels en termes de sécurité ou de protection environnementale font l'objet d'un contrôle préalable par les autorités compétentes en matière de réception avant d'être offerts à la vente. Ces mesures devraient consister en des dispositions techniques concernant les exigences que ces pièces ou équipements doivent respecter.
- (15) Ces mesures ne devraient s'appliquer qu'à un nombre limité de pièces ou d'équipements. La liste de ces pièces ou de ces équipements, avec les exigences qui s'y rapportent, devrait être établie après consultation des parties intéressées. En établissant la liste, la Commission devrait consulter les parties intéressées sur la base d'un rapport et s'efforcer de parvenir à un juste équilibre entre les exigences de renforcement de la sécurité routière et de la protection de l'environnement et les intérêts des consommateurs, des fabricants et des distributeurs, en préservant la concurrence sur le marché des pièces et des équipements de rechange.

⁽¹⁾ JO L 184 du 17.7.1999, p. 23. Décision modifiée par la décision 2006/512/CE (JO L 200 du 22.7.2006, p. 11).

⁽²⁾ JO L 346 du 17.12.1997, p. 78.

- (16) La liste des pièces et des équipements, les systèmes essentiels concernés ainsi que les mesures d'essai et de mise en œuvre devraient être définis conformément à la décision 1999/468/CE. Ces mesures ayant une portée générale et ayant pour objet de modifier des éléments non essentiels de la présente directive, ou de la compléter par l'ajout de nouveaux éléments non essentiels, elles doivent être arrêtées selon la procédure de réglementation avec contrôle prévue à l'article 5 bis de cette décision.
- (17) La présente directive constitue un ensemble de prescriptions de sécurité spécifiques au sens de l'article 1^{er}, paragraphe 2, de la directive 2001/95/CE du Parlement européen et du Conseil du 3 décembre 2001 relative à la sécurité générale des produits ⁽¹⁾, qui établit des prescriptions spécifiques pour la protection de la santé et de la sécurité des consommateurs. Par conséquent, il est important de prévoir des dispositions pour faire en sorte que le constructeur prenne des mesures de protection efficaces, y compris le rappel des véhicules, lorsqu'un véhicule présente un risque grave pour les consommateurs du fait de l'application de la présente directive ou des actes réglementaires énumérés à l'annexe IV. Dès lors, les autorités compétentes en matière de réception devraient pouvoir déterminer si les mesures proposées sont suffisantes ou non.
- (18) Il est important que les constructeurs fournissent des informations pertinentes aux propriétaires des véhicules afin de prévenir une mauvaise utilisation des dispositifs de sécurité. Il convient de prévoir des dispositions en la matière dans la présente directive.
- (19) Il est également important que les équipementiers aient accès à certaines informations ne pouvant être obtenues qu'auprès du constructeur du véhicule, à savoir les informations techniques, y compris les dessins, requises pour élaborer des pièces destinées au marché des pièces et des équipements de rechange.
- (20) Il importe également que les constructeurs fournissent aux opérateurs indépendants un accès aisé à l'information afin de permettre la réparation et la maintenance des véhicules dans un marché pleinement concurrentiel. Ces obligations d'informer ont jusqu'à présent été incorporées dans la législation communautaire, en particulier dans le règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2007 relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules ⁽²⁾, sur le principe que la Commission présentera un rapport sur le fonctionnement du système d'accès aux informations sur la réparation et la maintenance des véhicules, dans un délai de quatre ans au plus tard après l'entrée en vigueur dudit règlement, et envisagera l'opportunité de réunir toutes les dispositions régissant l'accès à ces informations dans une directive cadre révisée sur la réception par type.
- (21) En vue de simplifier et d'accélérer la procédure, il y a lieu d'arrêter, conformément à la décision 1999/468/CE, les mesures pour la mise en œuvre des directives particulières ou des règlements particuliers, ainsi que les mesures pour l'adaptation des annexes de la présente directive et des directives particulières ou des règlements particuliers, notamment à l'évolution des connaissances scientifiques et techniques. Ces mesures ayant une portée générale et ayant pour objet de modifier des éléments non essentiels de la présente directive ou de directives particulières et de règlements particuliers, ou de les compléter par l'ajout de nouveaux éléments non essentiels, elles doivent être arrêtées selon la procédure de réglementation avec contrôle prévue à l'article 5 bis de cette décision. La même procédure devrait être utilisée pour les adaptations nécessaires à la réception par type des véhicules destinés aux personnes handicapées.
- (22) L'expérience montre que des mesures appropriées doivent parfois être prises sans délai en vue de garantir une meilleure protection des usagers de la route, lorsque des lacunes ont été identifiées dans la législation existante. Dans de tels cas urgents, il y a lieu d'arrêter, conformément à la décision 1999/468/CE, les modifications nécessaires à apporter aux directives particulières ou aux règlements particuliers. Ces mesures ayant une portée générale et ayant pour objet de modifier des éléments non essentiels de directives particulières et de règlements particuliers, ou de les compléter par l'ajout de nouveaux éléments non essentiels, elles doivent être arrêtées selon la procédure de réglementation avec contrôle prévue à l'article 5 bis de cette décision.
- (23) Étant donné que l'objectif de la présente directive, à savoir la réalisation du marché intérieur à travers l'instauration d'un système obligatoire de réception communautaire par type pour toutes les catégories de véhicules, ne peut pas être réalisé de manière suffisante par les États membres et peut donc, en raison des dimensions de l'action, être mieux réalisé au niveau communautaire, la Communauté peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif.
- (24) L'obligation de transposer la présente directive en droit national devrait être limitée aux dispositions qui constituent une modification de fond par rapport aux directives antérieures. L'obligation de transposer les dispositions inchangées résulte des directives antérieures.
- (25) Conformément au point 34 de l'accord interinstitutionnel «Mieux légiférer» ⁽³⁾, les États membres sont encouragés à établir, pour eux-mêmes et dans l'intérêt de la Communauté, leurs propres tableaux, qui illustrent, dans la mesure du possible, la concordance entre la présente directive et les mesures de transposition, et à les rendre publics.

⁽¹⁾ JO L 11 du 15.1.2002, p. 4.

⁽²⁾ JO L 171 du 29.6.2007, p. 1.

⁽³⁾ JO C 321 du 31.12.2003, p. 1.

- (26) La présente directive ne devrait pas porter atteinte aux obligations des États membres concernant les délais de transposition en droit national et d'application des directives, indiqués à l'annexe XX, partie B,
- (27) Les exigences de la présente directive sont conformes aux principes retenus dans le plan d'action intitulé «simplifier et améliorer l'environnement réglementaire».
- (28) Il importe que les futures mesures proposées sur la base de la présente directive ou les procédures à mettre en œuvre sur sa base soient conformes auxdits principes, qui ont été réitérés par la Commission dans sa communication sur un cadre réglementaire concurrentiel pour le secteur automobile au XXI^e siècle,

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

CHAPITRE I

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article premier

Objet

La présente directive établit un cadre harmonisé contenant les dispositions administratives et les exigences techniques à caractère général applicables à la réception de tous les véhicules neufs relevant de son champ d'application ainsi que des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules, en vue de faciliter leur immatriculation, leur vente et leur mise en service dans la Communauté.

La présente directive établit également les dispositions applicables à la vente et à la mise en service des pièces et des équipements destinés à des véhicules réceptionnés conformément à la présente directive.

Les exigences techniques spécifiques concernant la construction et le fonctionnement des véhicules sont fixées en application de la présente directive dans des actes réglementaires, dont la liste exhaustive figure à l'annexe IV.

Article 2

Champ d'application

1. La présente directive s'applique à la réception par type des véhicules conçus et construits en une seule ou en plusieurs étapes pour circuler sur route, ainsi que des systèmes, des composants et des entités techniques conçus et construits pour ces véhicules.

Elle s'applique également à la réception individuelle de ces véhicules.

La présente directive s'applique également aux pièces et aux équipements destinés aux véhicules visés par la présente directive.

2. La présente directive ne s'applique pas à la réception par type ni à la réception individuelle des véhicules suivants:

a) les tracteurs agricoles ou forestiers, tels que définis dans la directive 2003/37/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 mai 2003 concernant la réception par type des tracteurs agricoles ou forestiers, de leurs remorques et de leurs engins interchangeables tractés, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques de ces véhicules ⁽¹⁾, et les remorques conçues et construites spécifiquement pour être tractées par ces véhicules;

b) les quadricycles, tels que définis dans la directive 2002/24/CE du Parlement européen et du Conseil du 18 mars 2002 relative à la réception des véhicules à moteur à deux ou trois roues ⁽²⁾;

c) les véhicules à chenilles.

3. La réception par type ou individuelle, régie par la présente directive, est facultative pour les véhicules suivants:

a) les véhicules conçus et construits pour être utilisés principalement sur les chantiers de construction, dans les carrières ou les installations portuaires ou aéroportuaires;

b) les véhicules conçus et construits pour être utilisés par les forces armées, la protection civile, les services de lutte contre l'incendie et les services responsables du maintien de l'ordre; et

c) les machines mobiles,

dans la mesure où ces véhicules satisfont aux exigences de la présente directive. Ces réceptions facultatives sont sans préjudice de l'application de la directive 2006/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 mai 2006 relative aux machines ⁽³⁾.

4. La réception individuelle, régie par la présente directive, est facultative pour les véhicules suivants:

a) les véhicules destinés exclusivement aux courses automobiles sur route;

b) les prototypes de véhicules utilisés sur route sous la responsabilité d'un constructeur dans le cadre d'un programme d'essai spécifique, à condition qu'ils aient été spécifiquement conçus et construits à cette fin.

⁽¹⁾ JO L 171 du 9.7.2003, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2006/96/CE du Conseil (JO L 363 du 20.12.2006, p. 81).

⁽²⁾ JO L 124 du 9.5.2002, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2006/96/CE du Conseil.

⁽³⁾ JO L 157 du 9.6.2006, p. 24.

Article 3

Définitions

Aux fins de la présente directive et des actes réglementaires énumérés à l'annexe IV, sauf dispositions contraires y figurant, on entend par:

1. «acte réglementaire»: une directive particulière, un règlement particulier ou un règlement CEE-ONU annexé à l'accord de 1958 révisé;
2. «directive particulière ou règlement particulier», une directive ou un règlement figurant à l'annexe IV, partie I. Ce terme inclut également leurs mesures d'exécution;
3. «réception par type»: l'acte par lequel un État membre certifie qu'un type de véhicule, de système, de composant ou d'entité technique satisfait aux dispositions administratives et aux exigences techniques applicables;
4. «réception nationale par type»: l'acte de réception par type prévu par le droit interne d'un État membre, dont la validité est limitée au territoire de cet État membre;
5. «réception CE par type»: l'acte par lequel un État membre certifie qu'un type de véhicule, de système, de composant ou d'entité technique satisfait aux dispositions administratives et aux exigences techniques applicables de la présente directive et des actes réglementaires énumérés à l'annexe IV ou à l'annexe XI;
6. «réception individuelle»: l'acte par lequel un État membre certifie qu'un véhicule donné, qu'il soit unique ou non, satisfait aux dispositions administratives et aux exigences techniques applicables;
7. «réception par type multiétape»: l'acte par lequel un ou plusieurs États membres certifient qu'un type de véhicule incomplet ou complété, selon son état d'achèvement, satisfait aux dispositions administratives et aux exigences techniques applicables de la présente directive;
8. «réception par type par étapes»: un acte de réception des véhicules qui consiste en la collecte, par étapes, de l'ensemble des fiches de réception CE pour les systèmes, les composants et les entités techniques en rapport avec le véhicule et qui, à l'étape finale, donne lieu à la réception de l'ensemble du véhicule;
9. «réception par type en une seule étape»: un acte qui consiste en la réception de l'ensemble d'un véhicule en une seule opération;
10. «réception par type mixte»: un acte de réception par type par étapes dans le cadre duquel une ou plusieurs réceptions de systèmes sont réalisées lors de la dernière étape de la réception de l'ensemble du véhicule, sans qu'il soit nécessaire de délivrer des fiches de réception CE pour ces systèmes;
11. «véhicule à moteur»: tout véhicule à moteur, complet, complété ou incomplet, se déplaçant par ses propres moyens, ayant au moins quatre roues et une vitesse maximale par construction supérieure à 25 km/h;
12. «remorque»: tout véhicule non automoteur sur roues, conçu et construit pour être tracté par un véhicule à moteur;
13. «véhicule»: tout véhicule à moteur ou sa remorque, selon les définitions données aux points 11 et 12;
14. «véhicule à moteur hybride»: un véhicule équipé d'au moins deux convertisseurs d'énergie différents et de deux systèmes de stockage d'énergie différents (embarqués) aux fins de sa propulsion;
15. «véhicule électrique hybride»: un véhicule hybride qui, aux fins de la propulsion mécanique, tire son énergie des deux sources suivantes d'énergie/d'alimentation stockée embarquée sur le véhicule:
 - un combustible consommable,
 - un dispositif de stockage d'énergie/d'alimentation électrique (par exemple, une batterie, un condensateur, un volant d'inertie/générateur, etc.);
16. «machine mobile»: tout véhicule automoteur spécialement conçu et construit pour réaliser des travaux qui, du fait de ses caractéristiques de construction, ne convient pas au transport de passagers ni de marchandises. Une machine montée sur un châssis de véhicule à moteur n'est pas considérée comme une machine mobile;
17. «type de véhicule»: les véhicules d'une catégorie particulière identiques au moins par les aspects essentiels visés à l'annexe II, section B. Un type de véhicule peut comporter des variantes et des versions différentes telles que définies à l'annexe II, section B;
18. «véhicule de base»: tout véhicule utilisé au cours de l'étape initiale d'un processus de réception multiétape;
19. «véhicule incomplet»: tout véhicule dont l'achèvement requiert encore au moins une étape pour que ledit véhicule satisfasse aux exigences techniques applicables de la présente directive;
20. «véhicule complété»: tout véhicule constituant l'aboutissement du processus de réception multiétape et qui satisfait aux exigences techniques applicables de la présente directive;
21. «véhicule complet»: tout véhicule qui ne doit pas être complété pour répondre aux exigences techniques applicables de la présente directive;
22. «véhicule de fin de série»: tout véhicule faisant partie d'un stock qui ne peut être immatriculé, vendu ou mis en service en raison de l'entrée en vigueur de nouvelles exigences techniques en vertu desquelles il n'a pas été réceptionné;

23. «système»: un assemblage de dispositifs destiné à remplir une ou plusieurs fonctions spécifiques dans un véhicule et devant satisfaire aux exigences d'un acte réglementaire quelconque;
24. «composant»: un dispositif devant satisfaire aux exigences d'un acte réglementaire et destiné à faire partie d'un véhicule, qui peut être réceptionné par type indépendamment d'un véhicule lorsque l'acte réglementaire le prévoit expressément;
25. «entité technique»: un dispositif, devant satisfaire aux exigences d'un acte réglementaire, destiné à faire partie d'un véhicule, qui peut être réceptionné par type séparément, mais seulement en liaison avec un ou plusieurs types de véhicules déterminés, lorsque l'acte réglementaire le prévoit expressément;
26. «pièces ou équipements d'origine»: les pièces ou équipements qui sont fabriqués conformément aux spécifications et aux normes de production prévues par le constructeur du véhicule pour la production des pièces ou des équipements en vue de l'assemblage du véhicule en question. Ceci comprend les pièces ou équipements qui sont fabriqués sur la même chaîne de production que ces dernières pièces ou derniers équipements. Il est présumé, jusqu'à preuve du contraire, que les pièces sont d'origine si le fabricant de la pièce certifie que les pièces satisfont à la qualité des composants utilisés pour l'assemblage du véhicule en question et ont été fabriquées conformément aux spécifications et aux normes de production prévues par le constructeur du véhicule;
27. «constructeur»: la personne ou l'organisme responsable devant l'autorité compétente en matière de réception de tous les aspects du processus de réception par type ou de l'autorisation et de la conformité de la production. Cette personne ou cet organisme ne doit pas nécessairement intervenir directement à toutes les étapes de la construction d'un véhicule, d'un système, d'un composant ou d'une entité technique soumis à réception;
28. «mandataire du constructeur»: toute personne physique ou morale établie dans la Communauté, dûment mandatée par le constructeur pour le représenter auprès de l'autorité compétente en matière de réception et agir pour son compte pour les questions relevant de la présente directive, toute référence au terme «constructeur» devant être comprise comme visant le constructeur ou son mandataire;
29. «autorité compétente en matière de réception»: l'autorité d'un État membre compétente pour tous les aspects de la réception d'un type de véhicule, de système, de composant ou d'entité technique ou de la réception individuelle d'un véhicule, pour le processus d'autorisation, pour la délivrance et, le cas échéant, le retrait des fiches de réception, pour la liaison avec les autorités compétentes en matière de réception des autres États membres, pour la désignation des services techniques et pour veiller à ce que le constructeur s'acquitte de ses obligations en matière de conformité de la production;
30. «autorité compétente» à l'article 42: soit l'autorité compétente en matière de réception, soit une autorité désignée, soit un organisme d'accréditation agissant pour leur compte;
31. «service technique»: une organisation ou un organisme désigné par l'autorité compétente en matière de réception d'un État membre comme laboratoire d'essai pour procéder à des essais, ou comme organisme d'évaluation de la conformité pour effectuer l'évaluation initiale et d'autres essais ou inspections pour le compte de l'autorité compétente en matière de réception, ces fonctions pouvant être assurées par l'autorité compétente en matière de réception elle-même;
32. «méthode virtuelle d'essai»: des simulations informatiques, y compris des calculs, qui démontrent qu'un véhicule, un système, un composant ou une entité technique répond aux exigences techniques prévues par un acte réglementaire. Aux fins de la méthode virtuelle d'essai, il n'est pas nécessaire d'avoir recours à un véhicule, à un système, à un composant ou à une entité technique physique;
33. «fiche de réception par type»: le document par lequel l'autorité compétente en matière de réception certifie officiellement qu'un type de véhicule, de système, de composant ou d'entité technique est réceptionné;
34. «fiche de réception CE par type»: la fiche figurant à l'annexe VI ou à l'annexe correspondante d'une directive particulière ou d'un règlement particulier, la fiche de communication reproduite dans l'annexe correspondante de l'un des règlements CEE-ONU énumérés à l'annexe IV, partie I ou II, de la présente directive étant considérée comme équivalente;
35. «fiche de réception individuelle»: le document par lequel l'autorité compétente en matière de réception certifie officiellement qu'un véhicule donné est réceptionné;
36. «certificat de conformité»: le document figurant à l'annexe IX, délivré par le constructeur afin de certifier qu'un véhicule appartenant à la série du type réceptionné en application de la présente directive satisfaisait à tous les actes réglementaires au moment de sa production;
37. «fiche de renseignements»: les fiches figurant à l'annexe I ou à l'annexe III, ou à l'annexe correspondante d'une directive particulière ou d'un règlement particulier indiquant quelles informations le demandeur doit fournir, la fiche de renseignements pouvant être communiquée sous forme de fichier électronique;
38. «dossier constructeur»: le dossier complet, y compris la fiche de renseignements, des fichiers, des données, des dessins, des photographies, etc., fourni par le demandeur, le dossier constructeur pouvant être communiqué sous forme de fichier électronique;

39. «dossier de réception»: le dossier constructeur, accompagné des rapports d'essais et de tous les autres documents que le service technique ou l'autorité compétente en matière de réception ont adjoints au dossier constructeur au cours de l'accomplissement de leurs tâches, le dossier de réception pouvant être communiqué sous forme de fichier électronique;
40. «index du dossier de réception»: le document présentant le contenu du dossier de réception selon une numérotation ou un marquage permettant de localiser facilement chaque page, ce document étant présenté de telle manière qu'il répertorie les étapes successives de la gestion de la réception CE par type, notamment les dates des révisions et des mises à jour.

CHAPITRE II

OBLIGATIONS GÉNÉRALES

Article 4

Obligations des États membres

1. Les États membres veillent à ce que les constructeurs demandant une réception satisfassent aux obligations qui leur incombent en vertu de la présente directive.
2. Les États membres ne réceptionnent que les véhicules, les systèmes, les composants ou les entités techniques conformes aux exigences de la présente directive.
3. Les États membres n'immatriculent ou n'autorisent la vente ou la mise en service que pour des véhicules, des composants et des entités techniques conformes aux exigences de la présente directive.

Ils ne peuvent interdire, restreindre ou entraver l'immatriculation, la vente, la mise en service ou la circulation sur route de véhicules, de composants ou d'entités techniques, pour des motifs liés à des aspects de leur construction et de leur fonctionnement couverts par la présente directive, s'ils répondent aux exigences de celle-ci.

4. Les États membres mettent en place ou désignent les autorités compétentes pour les questions relatives à la réception et notifient cette mise en place ou cette désignation à la Commission conformément à l'article 43.

L'acte de notification des autorités compétentes en matière de réception comprend leur nom, leur adresse, y compris l'adresse électronique, ainsi que leur domaine de compétence.

Article 5

Obligations des constructeurs

1. Le constructeur est responsable, vis-à-vis de l'autorité compétente en matière de réception, de tous les aspects du processus de réception et de la conformité de la production, qu'il soit ou

non directement associé à toutes les étapes de la construction d'un véhicule, d'un système, d'un composant ou d'une entité technique.

2. Dans le cas d'une réception par type multi-étape, chaque constructeur est responsable de la réception et de la conformité de la production des systèmes, des composants ou des entités techniques ajoutés lors de l'étape de réalisation du véhicule dont il est chargé.

Le constructeur qui modifie des composants ou des systèmes déjà réceptionnés lors d'étapes précédentes est responsable de la réception et de la conformité de la production de ces composants et systèmes.

3. Aux fins de la présente directive, tout constructeur établi en dehors de la Communauté désigne un mandataire établi dans la Communauté pour le représenter auprès des autorités compétentes en matière de réception.

CHAPITRE III

PROCÉDURES DE RÉCEPTION CE PAR TYPE

Article 6

Procédures à suivre aux fins de la réception CE par type de véhicules

1. Le constructeur peut opter pour l'une des procédures suivantes:
 - a) la réception par type par étapes;
 - b) la réception par type en une seule étape;
 - c) la réception par type mixte.

2. Toute demande de réception par type par étapes est constituée du dossier constructeur contenant les renseignements exigés à l'annexe III et est accompagnée par la série complète des fiches de réception par type requises au titre de chacun des actes réglementaires applicables énumérés à l'annexe IV ou à l'annexe XI. Dans le cas de la réception par type d'un système ou d'une entité technique conformément aux actes réglementaires applicables, l'autorité compétente en matière de réception a accès au dossier de réception concerné jusqu'au moment où la réception est délivrée ou refusée.

3. La demande de réception par type en une seule étape est constituée du dossier constructeur contenant les informations pertinentes exigées à l'annexe I, en liaison avec les actes réglementaires visés à l'annexe IV ou à l'annexe XI et, le cas échéant, à la partie II de l'annexe III.

4. Dans le cas d'une procédure de réception par type mixte, l'autorité compétente en matière de réception peut dispenser un constructeur de l'obligation de fournir une ou plusieurs fiches de réception CE par type de systèmes, à condition que soient joints au dossier constructeur les renseignements, visés à l'annexe I, qui sont requis pour la réception de ces systèmes lors de la phase de réception du véhicule, auquel cas chacune des fiches de réception CE par type concernées par la dispense est remplacée par un rapport d'essai.

5. Sans préjudice des paragraphes 2, 3 et 4, les informations suivantes sont fournies aux fins de la réception par type multiétape:

- a) lors de la première étape, les parties du dossier constructeur et les fiches de réception CE par type exigées pour un véhicule complet qui sont applicables à l'état d'avancement du véhicule de base;
- b) lors de la deuxième étape et des étapes suivantes, les parties du dossier constructeur et les fiches de réception CE par type qui sont applicables au stade de la construction en cours, ainsi qu'un exemplaire de la fiche de réception CE par type du véhicule émise à l'étape de construction précédente; le constructeur fournit en outre une description détaillée des modifications ou des compléments éventuels qu'il a apportés au véhicule.

Les informations prévues aux points a) et b) peuvent être fournies conformément à la procédure de réception par type mixte décrite au paragraphe 4.

6. Le constructeur introduit la demande auprès de l'autorité compétente en matière de réception. Une seule demande peut être déposée pour un type donné de véhicule et elle ne peut être introduite que dans un seul État membre.

Une demande distincte doit être introduite pour chaque type à réceptionner.

7. L'autorité compétente en matière de réception peut, par une demande motivée, inviter le constructeur à fournir toutes les informations complémentaires nécessaires pour prendre une décision concernant les essais requis ou pour faciliter la réalisation de ces essais.

8. Le constructeur met à la disposition de l'autorité compétente en matière de réception autant de véhicules que nécessaire pour permettre le bon déroulement de la procédure de réception par type.

Article 7

Procédure à suivre aux fins de la réception CE par type de systèmes, de composants ou d'entités techniques

1. Le constructeur introduit la demande auprès de l'autorité compétente en matière de réception. Une seule demande peut être déposée pour un type donné de système, de composant ou d'entité technique et elle ne peut être introduite que dans un seul État membre. Une demande distincte doit être introduite pour chaque type à réceptionner.

2. La demande est accompagnée du dossier constructeur, dont le contenu est précisé dans les directives particulières ou les règlements particuliers.

3. L'autorité compétente en matière de réception peut, par une demande motivée, inviter le constructeur à fournir toutes les informations complémentaires nécessaires pour prendre une décision concernant les essais requis ou pour faciliter la réalisation de ces essais.

4. Le constructeur met à la disposition de l'autorité compétente en matière de réception autant de véhicules, de composants ou d'entités techniques que l'imposent les directives particulières ou les règlements particuliers applicables aux fins de la réalisation des essais requis.

CHAPITRE IV

DÉROULEMENT DES PROCÉDURES DE RÉCEPTION CE PAR TYPE

Article 8

Dispositions générales

1. Les États membres ne peuvent pas accorder la réception CE par type avant de s'être assurés que les procédures visées à l'article 12 ont été dûment et correctement appliquées.

2. Les États membres octroient les réceptions CE par type conformément aux articles 9 et 10.

3. Si un État membre estime qu'un type de véhicule, de système, de composant ou d'entité technique, bien que satisfaisant aux dispositions requises, risque de compromettre gravement la sécurité routière ou nuit gravement à l'environnement ou à la santé publique, il peut refuser de procéder à la réception CE par type. Dans ce cas, il envoie immédiatement aux autres États membres et à la Commission un dossier détaillé expliquant les motifs de cette décision et fournissant la preuve de ses constatations.

4. Les fiches de réception CE par type sont numérotées selon la méthode décrite à l'annexe VII.

5. Dans un délai de vingt jours ouvrables, l'autorité compétente en matière de réception envoie à ses homologues des autres États membres un exemplaire de la fiche de réception CE par type de véhicule, accompagnée de ses annexes, pour chaque type de véhicule pour lequel elle a octroyé une réception. Un fichier électronique peut remplacer la copie papier.

6. L'autorité compétente en matière de réception informe sans tarder ses homologues des autres États membres de sa décision de refuser ou d'annuler la réception d'un véhicule, ainsi que des motifs de cette décision.

7. Tous les trois mois, l'autorité compétente en matière de réception envoie à ses homologues des autres États membres une liste des réceptions CE par type de systèmes, de composants ou d'entités techniques qu'elle a octroyées, modifiées, refusées ou retirées au cours de la période précédente. Ladite liste mentionne les renseignements spécifiés à l'annexe XIV.

8. Lorsqu'un autre État membre le demande, l'État membre qui a accordé la réception CE par type envoie, dans un délai de vingt jours ouvrables à compter de la réception d'une telle demande, un exemplaire de la fiche de réception CE par type en question, accompagnée de ses annexes. Un fichier électronique peut remplacer la copie papier.

Article 9

Dispositions spécifiques relatives aux véhicules

1. Les États membres accordent une réception CE pour:
 - a) un type de véhicule conforme aux informations contenues dans le dossier constructeur et qui satisfait aux exigences techniques spécifiées par les actes réglementaires applicables énumérés à l'annexe IV;
 - b) un type de véhicule à usage spécial conforme aux informations contenues dans le dossier constructeur et satisfaisant aux exigences techniques spécifiées par les actes réglementaires applicables énumérés à l'annexe XI.

Les procédures décrites à l'annexe V s'appliquent.

2. Les États membres accordent une réception par type multi-étape pour un type de véhicule incomplet ou complété conforme aux informations contenues dans le dossier constructeur et qui satisfait aux exigences techniques spécifiées par les actes réglementaires applicables énumérés à l'annexe IV ou à l'annexe XI, en fonction de l'état d'achèvement du véhicule.

La réception par type multi-étape s'applique aussi aux véhicules complets convertis ou modifiés par un autre constructeur.

Les procédures décrites à l'annexe XVII s'appliquent.

3. Pour tout type de véhicule, l'autorité compétente en matière de réception:
 - a) remplit toutes les rubriques correspondantes de la fiche de réception CE par type, y compris la fiche des résultats d'essais qui y est annexée, conformément au modèle figurant à l'annexe VIII;
 - b) établit ou vérifie l'index du dossier de réception;
 - c) envoie, sans retard injustifié, la fiche remplie, accompagnée de ses annexes, au demandeur.
4. Dans le cas d'une réception CE par type dont la validité, en application de l'article 20, de l'article 22 ou de l'annexe XI, fait l'objet de restrictions ou pour laquelle il a été dérogé à certaines dispositions des actes réglementaires, la fiche de réception CE par type mentionne ces restrictions ou dérogations.

5. Lorsque les informations contenues dans le dossier constructeur prévoient des dispositions applicables aux véhicules à usage spécial comme indiqué à l'annexe XI, la fiche de réception CE par type mentionne ces dispositions.

6. Lorsque le constructeur opte pour la procédure de réception par type mixte, l'autorité compétente en matière de réception remplit, dans la partie III de la fiche de renseignements, dont le modèle figure à l'annexe III, les références des rapports d'essais établis au titre d'actes réglementaires pour lesquels aucune fiche de réception CE par type n'est disponible.

7. Au cas où le constructeur opte pour la procédure de réception par type en une seule étape, l'autorité compétente en matière de réception dresse la liste des actes réglementaires applicables, suivant le modèle reproduit à l'appendice de l'annexe VI, et joint cette liste à la fiche de réception CE par type.

Article 10

Dispositions spécifiques relatives aux systèmes, aux composants ou aux entités techniques

1. Les États membres accordent une réception CE par type pour un système conforme aux informations contenues dans le dossier constructeur et qui satisfait aux exigences techniques prévues par la directive particulière ou le règlement particulier applicable, comme il est indiqué à l'annexe IV ou à l'annexe XI.

2. Les États membres accordent une réception CE par type de composant ou d'entité technique pour un composant ou une entité technique conforme aux informations contenues dans le dossier constructeur et qui satisfait aux exigences techniques de la directive particulière ou du règlement particulier applicable, comme il est indiqué à l'annexe IV.

3. Lorsque des composants ou des entités techniques, qu'ils soient ou non destinés à la réparation, à l'entretien ou à la maintenance, sont également couverts par une réception par type de système se rapportant à un véhicule, il n'est pas nécessaire de procéder à une réception supplémentaire de composant ou d'entité technique, sauf si l'acte réglementaire applicable l'exige.

4. Lorsqu'un composant ou une entité technique ne remplit sa fonction ou ne présente une caractéristique spécifique qu'en liaison avec d'autres éléments du véhicule et que, de ce fait, la conformité aux exigences ne peut être vérifiée que lorsque le composant ou l'entité technique fonctionne en liaison avec ces autres éléments du véhicule, la portée de la réception CE par type du composant ou de l'entité technique est limitée en conséquence. Dans de tels cas, la fiche de réception CE par type doit mentionner toute restriction d'utilisation éventuelle et indiquer les conditions particulières d'installation. Lorsque l'installation d'un tel composant ou d'une telle entité technique est réalisée par le constructeur du véhicule, le respect de ces éventuelles restrictions d'utilisation ou conditions d'installation est vérifié lors de la réception du véhicule.

Article 11

Essais requis pour la réception CE par type

1. Le respect des prescriptions techniques prévues dans la présente directive et dans les actes réglementaires énumérés à l'annexe IV est prouvé par des essais appropriés effectués par les services techniques désignés.

Les procédures d'essai ainsi que les équipements et outils spécifiques nécessaires pour réaliser ces essais sont décrits dans chacun des actes réglementaires.

2. Les essais requis sont effectués sur des véhicules, des composants et des entités techniques qui sont représentatifs du type à réceptionner.

Toutefois, le constructeur peut sélectionner, en accord avec l'autorité compétente en matière de réception, un véhicule, un système, un composant ou une entité technique qui, tout en n'étant pas représentatif du type à réceptionner, combine un certain nombre des caractéristiques les plus défavorables en ce qui concerne le niveau requis de performances. Les méthodes virtuelles d'essai peuvent être utilisées pour aider à la prise de décision pendant le processus de sélection.

3. En remplacement des procédures d'essai visées au paragraphe 1 et en accord avec l'autorité compétente en matière de réception, des méthodes virtuelles d'essai peuvent être utilisées à la demande du constructeur en ce qui concerne les actes réglementaires énumérés à l'annexe XVI.

4. Les conditions générales que les méthodes virtuelles d'essai doivent remplir sont énoncées à l'appendice 1 de l'annexe XVI.

Pour chacun des actes réglementaires énumérés à l'annexe XVI, les conditions d'essai spécifiques et les dispositions administratives y relatives sont énoncées à l'appendice 2 de cette annexe.

5. La Commission établit la liste des actes réglementaires pour lesquels des méthodes virtuelles d'essai sont permises, les conditions spécifiques et les dispositions administratives en la matière. Ces mesures visant à modifier des éléments non essentiels de la présente directive, y compris en la complétant, sont arrêtées et mises à jour en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 40, paragraphe 2.

Article 12

Mesures relatives à la conformité de la production

1. L'État membre qui accorde une réception CE par type prend les mesures nécessaires conformément à l'annexe X en vue de vérifier, le cas échéant en coopération avec les autorités compétentes en matière de réception des autres États membres, si les mesures adéquates ont été prises pour garantir que les véhicules, systèmes, composants ou, selon le cas, entités techniques produits sont conformes au type réceptionné.

2. L'État membre qui a accordé une réception CE par type prend les mesures nécessaires conformément à l'annexe X en ce qui concerne cette réception en vue de vérifier, le cas échéant en coopération avec les autorités compétentes en matière de réception des autres États membres, si les mesures visées au paragraphe 1 restent adéquates et si les véhicules, systèmes, composants ou, selon le cas, entités techniques produits demeurent conformes au type réceptionné.

La vérification opérée en vue d'assurer la conformité de la production au type réceptionné est limitée aux procédures énoncées à l'annexe X et dans les actes réglementaires prévoyant des exigences spécifiques. À cette fin, l'autorité compétente en matière de réception de l'État membre qui a procédé à la réception CE par type peut effectuer toutes les vérifications ou tous les essais prescrits dans l'un des actes réglementaires énumérés à l'annexe IV ou à l'annexe XI sur des échantillons prélevés dans les locaux du constructeur, y compris les installations de production.

3. Lorsqu'un État membre qui a procédé à une réception CE par type constate que les mesures visées au paragraphe 1 ne sont pas appliquées, s'écartent sensiblement des mesures et des plans de contrôle approuvés, ou ont cessé d'être appliquées, bien que la production n'ait pas pris fin, cet État membre prend les mesures nécessaires, y compris le retrait de la réception par type, afin de garantir que la procédure en matière de conformité de la production est correctement suivie.

CHAPITRE V

MODIFICATION DES RÉCEPTIONS CE PAR TYPE

Article 13

Dispositions générales

1. Le constructeur informe sans tarder l'État membre qui a accordé la réception CE par type de toute modification des informations consignées dans le dossier de réception. Cet État membre décide, conformément aux règles définies dans le présent chapitre, de la procédure à suivre. Si nécessaire, l'État membre peut décider, en consultant le constructeur, qu'une nouvelle réception CE par type doit être octroyée.

2. Une demande de modification d'une réception CE par type est soumise exclusivement à l'État membre qui a procédé à la réception CE par type originelle.

3. Si l'État membre estime qu'une modification justifie de nouvelles inspections ou de nouveaux essais, il en informe le constructeur. Les procédures visées aux articles 14 et 15 ne s'appliquent qu'après que les nouvelles inspections ou les nouveaux essais requis ont été effectués de façon satisfaisante.

Article 14

Dispositions spécifiques relatives aux véhicules

1. Lorsque des informations consignées dans le dossier de réception ont été modifiées, la modification est considérée comme une «révision».

Dans un tel cas, l'autorité compétente en matière de réception émet, si nécessaire, la page révisée du dossier de réception en indiquant clairement sur chaque page révisée la nature de la modification, ainsi que la date de nouvelle publication. Une version consolidée et mise à jour du dossier de réception, accompagnée d'une description détaillée des modifications, est considérée comme satisfaisant à cette exigence.

2. Une révision est considérée comme une «extension» lorsque, outre les dispositions du paragraphe 1:

- a) de nouvelles inspections ou de nouveaux essais sont nécessaires;
- b) une des informations consignées sur la fiche de réception CE par type, à l'exception de ses annexes, a été modifiée;
- c) de nouvelles prescriptions entrent en vigueur au titre de l'un des actes réglementaires applicables au véhicule réceptionné.

Dans de tels cas, l'autorité compétente en matière de réception publie une fiche de réception CE par type révisée, assortie d'un numéro d'extension, qui augmente en fonction du nombre d'extensions successives déjà octroyées.

La fiche de réception indique clairement le motif de l'extension ainsi que la date de nouvelle publication.

3. Chaque fois que des pages modifiées ou une version consolidée et mise à jour sont publiées, l'index du dossier de réception annexé à la fiche de réception est modifié en conséquence de façon à indiquer la date de l'extension ou de la révision la plus récente ou celle de la consolidation la plus récente de la version mise à jour.

4. La réception d'un type de véhicule ne doit pas être modifiée lorsque les nouvelles prescriptions visées au paragraphe 2, point c), ne concernent pas, d'un point de vue technique, le type de véhicule en question ou s'appliquent à des catégories de véhicules autres que la catégorie dont il relève.

Article 15

Dispositions spécifiques relatives aux systèmes, aux composants ou aux entités techniques

1. Si des informations consignées dans le dossier de réception ont été modifiées, la modification est considérée comme une «révision».

Dans un tel cas, l'autorité compétente en matière de réception émet, si nécessaire, les pages révisées du dossier de réception en indiquant clairement sur chaque page révisée la nature de la modification, ainsi que la date de nouvelle publication. Une version consolidée et mise à jour du dossier de réception, accompagnée d'une description détaillée des modifications, est considérée comme satisfaisant à cette exigence.

2. La révision est considérée comme une «extension» si, outre les dispositions du paragraphe 1,

- a) de nouvelles inspections ou de nouveaux essais sont nécessaires;
- b) une des informations consignées sur la fiche de réception CE par type, à l'exception de ses annexes, a été modifiée;
- c) de nouvelles prescriptions entrent en vigueur au titre de l'un des actes réglementaires applicables au système, au composant ou à l'entité technique réceptionné.

Dans ce cas, l'autorité compétente en matière de réception publie une fiche de réception CE par type révisée, assortie d'un numéro d'extension, qui augmente en fonction du nombre d'extensions successives déjà octroyées. Lorsque la modification est rendue nécessaire du fait de l'application du paragraphe 2, point c), la troisième partie du numéro de réception est mise à jour.

La fiche de réception indique clairement le motif de l'extension ainsi que la date de nouvelle publication.

3. Chaque fois que des pages modifiées ou une version consolidée et mise à jour sont publiées, l'index du dossier de réception annexé à la fiche de réception est modifié en conséquence de façon à indiquer la date de l'extension ou de la révision la plus récente ou celle de la consolidation la plus récente de la version mise à jour.

Article 16

Délivrance et notification des modifications

1. Dans le cas d'une extension, l'autorité compétente en matière de réception met à jour toutes les rubriques correspondantes de la fiche de réception CE par type, ses annexes et l'index du dossier de réception. La fiche mise à jour et ses annexes sont délivrées au demandeur sans retard injustifié.

2. Dans le cas d'une révision, les documents révisés ou la version consolidée et mise à jour, selon le cas, y compris l'index révisé du dossier de réception, sont délivrés au demandeur par l'autorité compétente en matière de réception sans retard injustifié.

3. L'autorité compétente en matière de réception notifie toute modification apportée aux réceptions CE par type à ses homologues des autres États membres conformément aux procédures visées à l'article 8.

CHAPITRE VI

VALIDITÉ D'UNE RÉCEPTION CE PAR TYPE DE VÉHICULES

Article 17

Expiration de la validité

1. La validité d'une réception CE par type d'un véhicule expire dans chacun des cas suivants:

- a) de nouvelles prescriptions deviennent obligatoires pour l'immatriculation, la vente ou la mise en service de véhicules neufs au titre de tout acte réglementaire applicable au véhicule réceptionné et il n'est pas possible de mettre la réception à jour en conséquence;
- b) la production du type de véhicule réceptionné est arrêtée de manière définitive et volontaire;
- c) la validité de la réception arrive à son terme en vertu d'une restriction particulière.

2. Lorsqu'une seule variante d'un type déterminé ou une version d'une variante perd sa validité, la perte de validité de la réception CE par type du véhicule en question se limite à cette variante ou version spécifique.

3. Lorsque la production d'un type de véhicule donné est définitivement arrêtée, le constructeur le notifie à l'autorité compétente en matière de réception qui a octroyé la réception CE par type pour ledit véhicule. Lorsqu'elle reçoit cette notification, l'autorité en informe ses homologues des autres États membres dans un délai de vingt jours ouvrables.

L'article 27 ne s'applique à l'arrêt de la production que dans les circonstances visées au paragraphe 1, point a), du présent article.

4. Sans préjudice du paragraphe 3, lorsqu'une réception CE par type d'un véhicule va perdre sa validité, le constructeur en fait part à l'autorité compétente en matière de réception qui a octroyé la réception CE par type.

L'autorité compétente en matière de réception communique sans retard injustifié toutes les informations utiles à ses homologues des autres États membres pour permettre, s'il y a lieu, l'application de l'article 27. Cette communication inclut notamment la date de fabrication ainsi que le numéro d'identification du dernier véhicule produit.

CHAPITRE VII

CERTIFICAT DE CONFORMITÉ ET MARQUAGE

Article 18

Certificat de conformité

1. Le constructeur délivre, en sa qualité de détenteur d'une réception CE par type d'un véhicule, un certificat de conformité pour accompagner chaque véhicule complet, incomplet ou complété qui est fabriqué conformément au type de véhicule réceptionné.

Dans le cas d'un véhicule incomplet ou complété, le constructeur indique, à la page 2 du certificat de conformité, uniquement les éléments qui ont été ajoutés ou modifiés au stade considéré de la réception, et, le cas échéant, annexe au certificat tous les certificats de conformité qui ont été délivrés au stade antérieur.

2. Le certificat de conformité est établi dans l'une des langues officielles de la Communauté. Tout État membre peut demander que le certificat de conformité soit traduit dans sa ou ses propres langues.

3. Le certificat de conformité est conçu de manière à exclure toute falsification. À cette fin, le papier utilisé est protégé soit par des représentations graphiques en couleur, soit par un filigrane correspondant à la marque d'identification du fabricant.

4. Le certificat de conformité est entièrement rempli et ne prévoit pas d'autres restrictions concernant l'utilisation du véhicule que celles spécifiées dans un acte réglementaire.

5. Le certificat de conformité, tel que décrit à l'annexe IX, partie I, pour les véhicules réceptionnés conformément aux dispositions de l'article 20, paragraphe 2, comporte dans son intitulé la mention «pour les véhicules complets/complétés, réceptionnés par type en application de l'article 20 (réception provisoire)».

6. Le certificat de conformité, tel que décrit à l'annexe IX, partie I, pour les véhicules réceptionnés par type conformément à l'article 22, comporte dans son intitulé la mention «Pour les véhicules complets/complétés, réceptionnés par type en petites séries» et, tout près de cette mention, l'année de production suivie d'un numéro séquentiel, compris entre 1 et la limite indiquée dans le tableau figurant à l'annexe XII, identifiant, pour chaque année de production, la position du véhicule dans la production attribuée à l'année concernée.

7. Sans préjudice des dispositions du paragraphe 1, le constructeur peut transmettre les données ou informations figurant dans le certificat de conformité par voie électronique à l'autorité d'immatriculation de l'État membre.

8. Le constructeur est seul habilité à délivrer un duplicata du certificat de conformité. La mention «duplicata» doit apparaître clairement sur le recto de tout duplicata.

Article 19

Marque de réception CE par type

1. Le constructeur d'un composant ou d'une entité technique faisant ou non partie d'un système appose sur chaque composant ou entité technique fabriqué conformément au type réceptionné la marque de réception CE par type, requise par la directive particulière ou le règlement particulier applicable.

2. Lorsque l'apposition d'une marque de réception CE par type n'est pas requise, le constructeur appose au moins sa marque de fabrique ou de commerce et le numéro du type et/ou un numéro d'identification.

3. La marque de réception CE par type est conforme aux prescriptions de l'appendice de l'annexe VII.

CHAPITRE VIII

TECHNOLOGIES OU CONCEPTS NOUVEAUX INCOMPATIBLES AVEC LES DIRECTIVES PARTICULIÈRES

Article 20

Dérogations pour des technologies ou des concepts nouveaux

1. À la demande du constructeur, les États membres peuvent accorder une réception CE par type pour un type de système, de composant ou d'entité technique faisant intervenir des technologies ou des concepts incompatibles avec un ou plusieurs des actes réglementaires mentionnés à l'annexe IV, partie I, à condition que la Commission ait donné son autorisation selon la procédure visée à l'article 40, paragraphe 3.

2. Dans l'attente de la décision d'octroyer ou non l'autorisation, l'État membre peut accorder une réception provisoire, dont la validité est limitée à son propre territoire, pour un type de véhicule couvert par la dérogation demandée, pour autant qu'il en informe sans tarder la Commission et les autres États membres au moyen d'un dossier comprenant les éléments suivants:

- a) les raisons pour lesquelles les technologies ou les concepts en question rendent le système, le composant ou l'entité technique incompatible avec les exigences en cause;
- b) une description des aspects de sécurité et de protection de l'environnement concernés, ainsi que des mesures prises;
- c) une description des essais, avec leurs résultats, établissant qu'est garanti un niveau de sécurité et de protection de l'environnement au moins équivalent à celui que garantissent les exigences qui font l'objet d'une demande de dérogation.

3. D'autres États membres peuvent décider d'accepter que la réception provisoire visée au paragraphe 2 ait effet sur leur territoire.

4. La Commission décide, selon la procédure prévue à l'article 40, paragraphe 3, d'autoriser ou non l'État membre à accorder une réception CE par type pour le type de véhicule concerné.

Le cas échéant, la décision précise également si des restrictions sont imposées en ce qui concerne sa validité, par exemple une durée de validité limitée. Dans tous les cas, la durée de validité de la réception ne peut pas être inférieure à trente-six mois.

Si la Commission décide de ne pas donner son autorisation, l'État membre informe immédiatement le détenteur de la réception provisoire par type visée au paragraphe 2 que ladite réception sera révoquée six mois après la date de la décision de la Commission. Toutefois, les véhicules construits conformément à la réception provisoire avant la révocation de celle-ci peuvent être immatriculés, vendus ou mis en service dans tout État membre ayant accepté que la réception provisoire ait effet.

5. Le présent article n'est pas applicable lorsqu'un système, un composant ou une entité technique satisfait à un règlement CEE-ONU auquel la Communauté a adhéré.

Article 21

Action requise

1. Lorsque la Commission estime que les motifs justifiant l'octroi d'une dérogation conformément à l'article 20 sont valables, elle prend immédiatement les mesures nécessaires pour adapter les directives particulières ou règlements particuliers concernés au progrès technologique. Ces mesures visant à modifier des éléments non essentiels des directives particulières ou des règlements particuliers énumérés à l'annexe IV, partie I, sont arrêtées selon la procédure de réglementation avec contrôle prévue à l'article 40, paragraphe 2.

Lorsque la dérogation au titre de l'article 20 a trait à un règlement CEE-ONU, la Commission propose une modification du règlement CEE-ONU concerné selon la procédure applicable au titre de l'accord de 1958 révisé.

2. Dès que les actes réglementaires concernés ont été modifiés, toute restriction se rapportant à la dérogation est immédiatement levée.

Si les mesures nécessaires pour adapter les actes réglementaires n'ont pas été prises, la validité de la dérogation peut être prolongée, à la demande de l'État membre qui a accordé la réception, au moyen d'une autre décision arrêtée selon la procédure prévue à l'article 40, paragraphe 3.

CHAPITRE IX

VÉHICULES PRODUITS EN PETITES SÉRIES

Article 22

Réception CE par type de petites séries

1. À la demande du constructeur et dans les limites quantitatives fixées à l'annexe XII, partie A, section 1, les États membres accordent, selon la procédure prévue à l'article 6, paragraphe 4, une réception CE par type pour un type de véhicule satisfaisant au moins aux exigences figurant à l'annexe IV, partie I, dans l'appendice.

2. Le paragraphe 1 ne s'applique pas aux véhicules à usage spécial.

3. Les fiches de réception CE par type sont numérotées conformément à l'annexe VII.

Article 23

Réception nationale par type de petites séries

1. Dans le cas de véhicules produits dans les limites quantitatives fixées à l'annexe XII, partie A, section 2, les États membres peuvent dispenser de l'application d'une ou de plusieurs dispositions d'un ou de plusieurs actes réglementaires mentionnés à l'annexe IV ou à l'annexe XI, à condition de prévoir d'autres exigences pertinentes.

Par «autres exigences» on entend des dispositions administratives et des exigences techniques 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 les dispositions de l'annexe IV ou de l'annexe XI, selon le cas.

2. Dans le cas des véhicules visés au paragraphe 1, les États membres peuvent dispenser de l'application d'une ou de plusieurs dispositions de la présente directive.

3. Il n'est accordé de dispense quant à l'application des dispositions visées aux paragraphes 1 et 2 que lorsqu'un État membre a de bonnes raisons de le faire.

4. Aux fins de la réception par type de véhicules au titre du présent article, les États membres acceptent des systèmes, des composants ou des entités techniques qui ont fait l'objet d'une réception par type conformément aux actes réglementaires mentionnés à l'annexe IV.

5. La fiche de réception par type précise la nature des dérogations accordées en application des paragraphes 1 et 2.

La fiche de réception par type, dont le modèle figure à l'annexe VI, ne porte pas l'intitulé «fiche de réception CE par type de véhicule». Toutefois, les fiches de réception par type sont numérotées conformément à l'annexe VII.

6. La validité de la réception par type est limitée au territoire de l'État membre qui l'a accordée. Toutefois, à la demande du constructeur, l'autorité compétente en matière de réception envoie, par courrier recommandé ou par courrier électronique, un exemplaire de la fiche de réception par type et de ses annexes à ses homologues des États membres désignés par le constructeur.

Dans un délai de soixante jours à compter de la date à laquelle le courrier a été reçu, chacun desdits États membres décide d'accepter ou de refuser la réception. Il fait officiellement part de sa décision à l'autorité compétente en matière de réception visée au premier alinéa.

Un État membre ne peut refuser la réception par type que s'il a de bonnes raisons de croire que les dispositions techniques en vertu desquelles le véhicule a été réceptionné ne sont pas équivalentes à ses propres dispositions.

7. Lorsqu'un demandeur qui souhaite vendre, immatriculer ou mettre en service un véhicule dans un autre État membre le sollicite, l'État membre qui a accordé la réception lui fournit un exemplaire de la fiche de réception par type ainsi que du dossier de réception.

Un État membre autorise la vente, l'immatriculation ou la mise en service du véhicule en question à moins qu'il n'ait de bonnes raisons de croire que les dispositions techniques en vertu desquelles le véhicule a été réceptionné ne sont pas équivalentes à ses propres dispositions.

CHAPITRE X

RÉCEPTIONS INDIVIDUELLES

Article 24

Réceptions individuelles

1. Les États membres peuvent dispenser un véhicule donné, qu'il soit unique ou non, de l'application d'une ou de plusieurs dispositions de la présente directive ou d'un ou de plusieurs des actes réglementaires mentionnés à l'annexe IV ou à l'annexe XI, à condition qu'ils imposent le respect d'autres exigences.

Il n'est accordé de dispense quant à l'application des dispositions visées au premier alinéa que lorsqu'un État membre a de bonnes raisons de le faire.

Par «autres exigences» on entend des dispositions administratives et des exigences techniques 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 les dispositions de l'annexe IV ou de l'annexe XI, selon le cas.

2. Les États membres ne procèdent pas à des essais destructifs. Ils utilisent toute information pertinente fournie par le demandeur en vue d'établir la conformité avec les autres exigences.

3. Les États membres acceptent toute réception CE par type de systèmes, de composants ou d'entités techniques en lieu et place des autres exigences.

4. La demande de réception individuelle est introduite par le constructeur, par le propriétaire du véhicule ou par une personne agissant en leur nom, à la condition que celle-ci soit établie dans la Communauté.

5. Les États membres accordent une réception individuelle si le véhicule est conforme à la description jointe à la demande et satisfait aux exigences techniques applicables et ils délivrent sans retard injustifié une fiche de réception individuelle.

La présentation de la fiche de réception individuelle est établie sur le modèle de la fiche de réception CE par type figurant à l'annexe VI et contient au moins les renseignements nécessaires pour remplir la demande d'immatriculation prévue par la directive 1999/37/CE du Conseil du 29 avril 1999 relative aux documents d'immatriculation des véhicules⁽¹⁾. La fiche de réception individuelle ne porte pas l'intitulé «réception CE de véhicule».

La fiche de réception individuelle mentionne le numéro d'identification du véhicule concerné.

6. La validité de la réception individuelle est limitée au territoire de l'État membre qui l'a accordée.

Lorsqu'un demandeur souhaite vendre, immatriculer ou mettre en service dans un autre État membre un véhicule pour lequel a été obtenue une réception individuelle, l'État membre qui a accordé la réception lui fournit à sa demande une déclaration mentionnant les dispositions techniques en vertu desquelles ledit véhicule a été réceptionné.

S'agissant d'un véhicule pour lequel une réception individuelle a été accordée par un État membre conformément aux dispositions du présent article, les autres États membres autorisent la vente, l'immatriculation ou la mise en service de ce véhicule à moins qu'ils n'aient de bonnes raisons de croire que les dispositions techniques en vertu desquelles le véhicule a été réceptionné ne sont pas équivalentes à leurs propres dispositions.

⁽¹⁾ JO L 138 du 1.6.1999, p. 57. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2006/103/CE (JO L 363 du 20.12.2006, p. 344).

7. À la demande du constructeur ou du propriétaire du véhicule, les États membres accordent une réception individuelle à tout véhicule conforme aux dispositions de la présente directive et des actes réglementaires mentionnés à l'annexe IV ou à l'annexe XI, selon le cas.

Dans ce cas de figure, les États membres acceptent la réception individuelle et autorisent la vente, l'immatriculation et la mise en service du véhicule.

8. Les dispositions du présent article peuvent être appliquées aux véhicules qui ont fait l'objet d'une réception par type conformément à la présente directive et qui ont été modifiés avant leur première immatriculation ou entrée en service.

Article 25

Dispositions spécifiques

1. La procédure prévue à l'article 24 peut s'appliquer à un véhicule donné au cours des étapes successives de sa réalisation conformément à une procédure de réception par type multiétape.

2. La procédure prévue à l'article 24 ne peut pas remplacer une étape intermédiaire dans le déroulement normal d'une procédure de réception par type multiétape et n'est donc pas applicable aux fins de l'obtention de la réception de première étape d'un véhicule.

CHAPITRE XI

IMMATRICULATION, VENTE ET MISE EN SERVICE

Article 26

Immatriculation, vente et mise en service de véhicules

1. Sans préjudice des dispositions des articles 29 et 30, les États membres n'immatriculent des véhicules et n'en permettent la vente ou la mise en service que si ces véhicules sont accompagnés d'un certificat de conformité en cours de validité délivré conformément à l'article 18.

Dans le cas de véhicules incomplets, les États membres en autorisent la vente mais peuvent en refuser l'immatriculation permanente ou la mise en service tant qu'ils demeurent incomplets.

2. Les véhicules qui sont dispensés de l'obligation relative au certificat de conformité ne peuvent être immatriculés, vendus ou mis en service que s'ils sont conformes aux exigences techniques applicables de la présente directive.

3. En ce qui concerne les véhicules produits en petites séries, le nombre de véhicules immatriculés, vendus ou mis en service au cours d'une seule année ne peut pas dépasser le nombre d'unités mentionné à l'annexe XII, partie A.

Article 27

Immatriculation, vente et mise en service de véhicules de fin de série

1. Les États membres peuvent, dans les limites fixées à l'annexe XII, section B, et pendant une période limitée seulement, immatriculer et permettre la vente ou la mise en service de véhicules conformes à un type de véhicule dont la réception CE par type n'est plus en cours de validité.

Le premier alinéa ne s'applique qu'aux véhicules se trouvant sur le territoire de la Communauté qui étaient couverts par une réception CE par type en cours de validité au moment de leur production, mais qui n'avaient pas été immatriculés ou mis en service avant que la validité de ladite réception n'expire.

2. Il ne peut être recouru à la possibilité prévue au paragraphe 1 que, dans le cas de véhicules complets, pendant une période de douze mois à compter de la date à laquelle la validité de la réception CE par type a expiré et, dans le cas de véhicules complétés, pendant une période de dix-huit mois à compter de cette même date.

3. Le constructeur qui souhaite bénéficier des dispositions du paragraphe 1 en fait la demande à l'autorité compétente de chacun des États membres concernés par la mise en service des véhicules en question. La demande doit préciser les raisons techniques ou économiques qui empêchent ces véhicules de se conformer aux nouvelles exigences techniques.

Dans un délai de trois mois suivant la réception de la demande, les États membres concernés décident d'autoriser ou non l'immatriculation de ces véhicules sur leur territoire et, dans l'affirmative, du nombre d'unités concernées.

4. Les paragraphes 1, 2 et 3 s'appliquent mutatis mutandis aux véhicules couverts par une réception par type nationale, mais qui n'avaient pas été immatriculés ou mis en service avant que la validité de cette réception ait expiré, au titre de l'article 45, du fait de l'application obligatoire de la procédure de réception CE par type.

5. Les États membres appliquent des mesures appropriées pour garantir que le nombre de véhicules à immatriculer ou à mettre en service dans le cadre de la procédure prévue au présent article est efficacement contrôlé.

Article 28

Vente et mise en service de composants et d'entités techniques

1. Les États membres ne permettent la vente ou la mise en service de composants ou d'entités techniques que si lesdits composants ou entités techniques satisfont aux exigences des actes réglementaires applicables et sont dûment marqués conformément à l'article 19.

2. Le paragraphe 1 n'est pas applicable dans le cas de composants ou d'entités techniques qui ont été spécialement fabriqués ou conçus pour des véhicules neufs ne relevant pas de la présente directive.

3. Par dérogation au paragraphe 1, les États membres peuvent permettre la vente et la mise en service de composants ou d'entités techniques qui ont été dispensés de l'application d'une ou de plusieurs dispositions d'un acte réglementaire en vertu de l'article 20 ou sont destinés à être installés sur des véhicules qui bénéficient de réceptions accordées en vertu des articles 22, 23 ou 24 qui se rapportent au composant ou à l'entité technique concernée.

4. Par dérogation au paragraphe 1 et sauf disposition contraire d'un acte réglementaire, les États membres peuvent permettre la vente et la mise en service de composants ou d'entités techniques destinés à être installés sur des véhicules pour lesquels, au moment de leur mise en service, une réception CE par type n'était requise ni en vertu de la présente directive ni en vertu de la directive 70/156/CEE.

CHAPITRE XII

CLAUSES DE SAUVEGARDE

Article 29

Véhicules, systèmes, composants ou entités techniques conformes à la présente directive

1. Si un État membre considère que de nouveaux véhicules, systèmes, composants ou entités techniques compromettent gravement la sécurité routière ou nuisent fortement à l'environnement ou à la santé publique bien qu'ils respectent les exigences applicables ou soient marqués d'une façon adéquate, cet État membre peut, pendant six mois au maximum, refuser d'immatriculer de tels véhicules ou d'autoriser la vente ou la mise en service sur son territoire de tels véhicules, composants ou entités techniques.

Dans de tels cas, l'État membre concerné en informe immédiatement le constructeur, les autres États membres et la Commission, en motivant sa décision et en indiquant en particulier si elle découle:

- de lacunes dans les actes réglementaires applicables, ou
 - de l'application incorrecte des exigences applicables.
2. La Commission consulte les parties concernées dans les meilleurs délais, et notamment l'autorité compétente en matière de réception qui a accordé la réception par type, afin de préparer une décision.
3. Lorsque les mesures visées au paragraphe 1 sont expliquées par des lacunes dans les actes réglementaires applicables, des mesures appropriées sont arrêtées comme suit:
- lorsque des directives particulières ou des règlements particuliers énumérés à l'annexe IV, partie I, sont concernés, la Commission les modifie conformément à la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 40, paragraphe 2,
 - lorsque des règlements CEE-ONU sont concernés, la Commission propose les projets de modifications devant être apportées aux règlements CEE-ONU applicables conformément à la procédure applicable au titre de l'accord de 1958 révisé.

4. Lorsque les mesures visées au paragraphe 1 sont expliquées par une application incorrecte des exigences applicables, la Commission prend les mesures appropriées pour assurer le respect de ces exigences.

Article 30

Véhicules, systèmes, composants ou entités techniques non conformes au type réceptionné

1. Si un État membre ayant octroyé une réception CE par type constate que de nouveaux véhicules, systèmes, composants ou entités techniques accompagnés d'un certificat de conformité ou portant une marque de réception ne sont pas conformes au type qu'il a réceptionné, il prend les mesures nécessaires, y compris, le cas échéant, le retrait de la réception par type, pour faire en sorte que les véhicules, systèmes, composants ou, selon le cas, entités techniques produits soient mis en conformité avec le type réceptionné. L'autorité compétente en matière de réception de cet État membre communique les mesures prises à ses homologues des autres États membres.

2. Aux fins du paragraphe 1, les divergences constatées par rapport aux informations figurant sur la fiche de réception CE par type ou dans le dossier de réception sont considérées comme constituant un cas de non-conformité au type réceptionné.

Un véhicule ne peut être considéré comme non conforme au type réceptionné lorsqu'une marge de tolérance est permise par les actes réglementaires applicables et que cette marge de tolérance est respectée.

3. Si un État membre établit que de nouveaux véhicules, composants ou entités techniques accompagnés d'un certificat de conformité ou portant une marque de réception ne sont pas conformes au type réceptionné, il peut demander à l'État membre ayant accordé la réception CE par type de vérifier si les véhicules, systèmes, composants ou entités techniques en production continuent d'être conformes au type réceptionné. À la réception d'une demande en ce sens, l'État membre concerné prend les mesures qui s'imposent dans les meilleurs délais et, en tout état de cause, dans les six mois suivant la date de la demande.

4. L'autorité compétente en matière de réception demande à l'État membre ayant accordé la réception par type du système, du composant, de l'entité technique ou du véhicule incomplet de prendre les mesures nécessaires pour faire en sorte que les véhicules en production soient mis à nouveau en conformité avec le type réceptionné dans les cas suivants:

- a) en ce qui concerne la réception CE par type de véhicule, lorsque la non-conformité d'un véhicule est due exclusivement à la non-conformité d'un système, d'un composant ou d'une entité technique;

- b) en ce qui concerne la réception par type multistape, lorsque la non-conformité d'un véhicule complété est due exclusivement à la non-conformité d'un système, d'un composant ou d'une entité technique faisant partie intégrante du véhicule incomplet, ou du véhicule incomplet lui-même.

À la réception d'une demande en ce sens, l'État membre concerné prend les mesures qui s'imposent, au besoin en coopération avec l'État membre qui a formulé la demande, dans les meilleurs délais et, en tout état de cause, dans les six mois suivant la date de la demande. Lorsqu'une non-conformité est établie, l'autorité compétente en matière de réception de l'État membre ayant accordé la réception CE par type du système, du composant, de l'entité technique ou du véhicule incomplet en question prend les mesures prévues au paragraphe 1.

5. Les autorités compétentes en matière de réception s'informent mutuellement, dans un délai de vingt jours ouvrables, du retrait d'une réception CE par type et des motifs qui le justifient.

6. Si l'État membre qui a procédé à la réception CE par type conteste la non-conformité qui lui a été notifiée, les États membres concernés s'emploient à régler le différend. La Commission est tenue informée et procède, au besoin, aux consultations appropriées en vue de parvenir à régler le différend.

Article 31

Vente et mise en service de pièces ou d'équipements susceptibles de présenter un risque important pour le bon fonctionnement de systèmes essentiels

1. Les États membres ne permettent la vente, l'offre de vente ou la mise en service de pièces ou d'équipements susceptibles de présenter un risque important pour le bon fonctionnement de systèmes essentiels pour la sécurité du véhicule ou sa performance environnementale que si lesdites pièces ou équipements ont été autorisés par une autorité compétente en matière de réception conformément aux paragraphes 5 à 10.

2. Les pièces ou équipements qui font l'objet de l'autorisation visée au paragraphe 1 figurent sur la liste figurant à l'annexe XIII. La décision d'autorisation est précédée d'une évaluation reprise dans un rapport et s'efforce de parvenir à un juste équilibre entre les éléments suivants:

- a) l'existence d'un risque grave pour la sécurité ou la performance environnementale des véhicules équipés des pièces ou des équipements concernés; et
- b) l'incidence sur les consommateurs et les fabricants de pièces et d'équipements de rechange de l'application éventuelle au titre du présent article d'une exigence d'autorisation pour les pièces ou les équipements concernés.

3. Le paragraphe 1 n'est pas applicable aux pièces ou aux équipements d'origine qui sont couverts par une réception par type de système en rapport avec un véhicule, ni aux pièces ou aux équipements qui ont fait l'objet d'une réception par type en application des dispositions d'un des actes réglementaires mentionnés à l'annexe IV, excepté dans les cas où ces réceptions portent sur d'autres aspects que ceux visés au paragraphe 1. Le paragraphe 1 n'est pas applicable aux pièces ou aux équipements fabriqués uniquement pour des véhicules de course non destinés à un usage sur le réseau routier public. Dans le cas où des pièces ou des équipements mentionnés à l'annexe XIII ont un double usage, pour la course et pour la route, ces pièces ou équipements ne peuvent être vendus ou proposés à la vente au grand public pour être utilisés dans des véhicules routiers que s'ils satisfont aux exigences du présent article.

Le cas échéant, la Commission adopte des dispositions visant à répertorier les pièces ou équipements visés au présent paragraphe.

4. La Commission, après consultation des parties intéressées, établit la procédure et les conditions de l'autorisation visée au paragraphe 1, et arrête les dispositions pour la mise à jour ultérieure de la liste figurant à l'annexe XIII. Les exigences en question comprennent des prescriptions portant sur la sécurité, la protection de l'environnement et, le cas échéant, les normes d'essai. Elles peuvent être définies sur la base des actes réglementaires mentionnés à l'annexe IV ou développées selon les progrès des technologies en matière de sécurité, de protection de l'environnement et d'essai, ou bien, si c'est un moyen approprié d'atteindre les objectifs fixés pour la sécurité ou l'environnement, elles peuvent consister en une comparaison de la pièce ou de l'équipement concerné avec les performances à l'égard de l'environnement ou de la sécurité du véhicule d'origine ou d'une des pièces de ce véhicule, selon le cas.

5. Aux fins de l'application du paragraphe 1, le fabricant de pièces ou d'équipements présente à l'autorité compétente en matière de réception un rapport d'essai élaboré par un service technique désigné, qui certifie que les pièces ou équipements pour lesquels une autorisation est demandée sont conformes aux exigences visées au paragraphe 4. Le fabricant ne peut introduire qu'une seule demande par type et par pièce et qu'auprès d'une seule autorité compétente en matière de réception.

La demande mentionne les informations concernant le fabricant des pièces ou des équipements, le type, le numéro d'identification et le numéro des pièces ou des équipements pour lesquels une autorisation est demandée ainsi que le nom du constructeur du véhicule, le type de véhicule et, s'il y a lieu, l'année de construction ou toute autre information permettant l'identification du véhicule dans lequel lesdites pièces ou équipements sont destinés à être installés.

Lorsque l'autorité compétente en matière de réception estime, compte tenu du rapport d'essai et des autres éléments de preuve, que les pièces ou équipements concernés remplissent les critères visés au paragraphe 4, elle délivre sans retard injustifié un certificat au fabricant. Ce certificat permet que les pièces ou équipements soient vendus, offerts à la vente ou installés sur des véhicules à l'intérieur de la Communauté, sous réserve de l'application du paragraphe 9, deuxième alinéa.

6. Chaque pièce ou partie d'équipement autorisée en vertu du présent article doit recevoir un marquage approprié.

La Commission établit les obligations de marquage et d'emballage ainsi que le modèle et le système de numérotation du certificat visé au paragraphe 5.

7. Les mesures visées aux paragraphes 2 à 6 sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 40, paragraphe 2, ces mesures visant à modifier des éléments non essentiels de la présente directive, y compris en la complétant.

8. Le fabricant informe sans délai l'autorité compétente en matière de réception qui a délivré le certificat de toute modification ayant une incidence sur les conditions auxquelles ledit certificat a été délivré. Cette autorité détermine si le certificat doit être réexaminé, s'il y a lieu de délivrer un nouveau certificat et si de nouveaux essais s'imposent.

Le fabricant est tenu de garantir que les pièces et équipements sont produits et continuent à être produits dans le respect des conditions auxquelles le certificat a été délivré.

9. Avant de délivrer une autorisation, l'autorité compétente en matière de réception s'assure de l'existence de modalités et de procédures adéquates permettant de garantir un contrôle efficace de la conformité de la production.

Lorsque l'autorité compétente en matière de réception considère que les conditions d'octroi de l'autorisation ne sont plus remplies, elle demande au fabricant de prendre les mesures qui s'imposent pour garantir que les pièces ou équipements soient à nouveau conformes. Au besoin, cette autorité retire l'autorisation.

10. Tout désaccord entre les États membres concernant les certificats visés au paragraphe 5 est signalé à la Commission. Celle-ci prend les mesures appropriées et notamment, au besoin, requiert, après avoir consulté les États membres, le retrait de l'autorisation.

11. Le présent article n'est pas applicable à une pièce ou à une partie d'équipement avant qu'elle ne figure à l'annexe XIII. Pour chaque mention ou groupe de mentions figurant à l'annexe XIII, est fixée une période de transition d'une durée raisonnable afin de permettre au fabricant de la pièce ou de l'équipement concerné de demander et d'obtenir une autorisation. S'il y a lieu, une date peut également être fixée en vue d'exclure de l'application du présent article les pièces et équipements qui ont été conçus pour des véhicules réceptionnés par type avant cette date.

12. Dans l'attente d'une décision relative à l'inclusion ou non d'une pièce ou d'une partie d'équipement sur la liste visée au paragraphe 1, les États membres peuvent maintenir des dispositions nationales relatives aux pièces ou aux équipements susceptibles de faire peser un risque important sur le bon fonctionnement de systèmes essentiels pour la sécurité du véhicule ou sa performance environnementale.

Les dispositions nationales concernant les pièces ou équipements en question cessent d'être applicables dès qu'une telle décision a été prise.

13. À compter du 29 octobre 2007, les États membres s'abstiennent d'adopter de nouvelles dispositions relatives aux pièces et aux équipements susceptibles de compromettre le bon fonctionnement de systèmes essentiels pour la sécurité du véhicule ou sa performance environnementale.

Article 32

Rappel de véhicules

1. Un constructeur auquel a été octroyée une réception CE par type de véhicule et qui, en application des dispositions d'un acte réglementaire ou de la directive 2001/95/CE, est obligé de rappeler des véhicules déjà vendus, immatriculés ou mis en service au motif qu'un ou plusieurs systèmes, composants ou entités techniques installés sur le véhicule, qu'ils aient ou non été dûment réceptionnés conformément à la présente directive, risquent de compromettre gravement la sécurité routière, la santé publique ou la protection de l'environnement, en informe immédiatement l'autorité compétente en matière de réception qui a accordé la réception du véhicule.

2. Le constructeur propose à l'autorité compétente en matière de réception un ensemble de solutions appropriées en vue de neutraliser le risque visé au paragraphe 1. Cette autorité communique sans tarder les mesures proposées à ses homologues des autres États membres.

Les autorités compétentes veillent à la mise en œuvre efficace des mesures sur leurs territoires respectifs.

3. Si les mesures sont jugées insuffisantes par les autorités concernées ou n'ont pas été mises en œuvre dans un délai assez court, lesdites autorités en informent sans tarder l'autorité compétente en matière de réception qui a accordé la réception CE par type de véhicule.

L'autorité compétente en matière de réception informe ensuite le constructeur. Si l'autorité compétente en matière de réception qui a accordé la réception CE par type n'est pas satisfaite des mesures du constructeur, elle prend tous les mesures de protection qui s'imposent, y compris le retrait de la réception CE par type de véhicule lorsque le constructeur s'abstient de proposer et de mettre en œuvre des mesures de correction efficaces. En cas de retrait de la réception CE par type de véhicule, l'autorité compétente en matière de réception concernée informe le constructeur, ses homologues des autres États membres ainsi que la Commission, par lettre recommandée ou par un moyen électronique équivalent, dans un délai de vingt jours ouvrables.

4. Le présent article est également applicable aux pièces qui ne font pas l'objet d'une exigence en vertu d'un acte réglementaire.

Article 33

Notification des décisions et des voies de recours

Toute décision prise en vertu des dispositions adoptées pour la mise en œuvre de la présente directive et toute décision portant refus ou retrait d'une réception CE par type, refus d'une immatriculation ou interdiction de vente est dûment motivée.

Une telle décision est notifiée à l'intéressé avec indication des voies de recours que lui ouvre le droit en vigueur dans l'État membre concerné et des délais dans lesquels il peut en faire usage.

CHAPITRE XIII

RÉGLEMENTATIONS INTERNATIONALES

Article 34

Règlements CEE-ONU exigés pour la réception CE par type

1. Les règlements CEE-ONU auxquels la Communauté a adhéré et qui sont énumérés à l'annexe IV, partie I, et à l'annexe XI font partie de la réception CE par type d'un véhicule au même titre que les directives particulières ou les règlements particuliers. Ils s'appliquent aux catégories de véhicules énumérées dans les colonnes correspondantes du tableau figurant à l'annexe IV, partie I, et à l'annexe XI.

2. Lorsque la Communauté a décidé d'appliquer à titre obligatoire un règlement CEE-ONU aux fins de la réception CE par type de véhicule conformément à l'article 4, paragraphe 4, de la décision 97/836/CE, les annexes de la présente directive sont modifiées, s'il y a lieu, conformément à la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 40, paragraphe 2, de la présente directive. L'acte modifiant les annexes de la présente directive précise aussi les dates d'application obligatoire du règlement CEE-ONU ou de ses modifications. Les États membres abrogent ou adaptent toute disposition législative nationale qui est incompatible avec le règlement CEE-ONU en question.

Lorsqu'un règlement CEE-ONU remplace une directive particulière existante ou un règlement particulier existant, la mention concernée à l'annexe IV, partie I, et à l'annexe XI est remplacée par le numéro du règlement CEE-ONU, et la mention correspondante à l'annexe IV, partie II, est supprimée conformément à la même procédure.

3. Dans les cas visés au paragraphe 2, deuxième alinéa, la directive particulière ou le règlement particulier remplacé par le règlement CEE-ONU est abrogé conformément à la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 40, paragraphe 2.

Lorsqu'une directive particulière est abrogée, les États membres abrogent les dispositions législatives nationales qui avaient été adoptées aux fins de la transposition de cette directive.

4. Il peut être fait directement référence, dans la présente directive ou dans les directives particulières ou règlements particuliers, aux normes et aux règlements internationaux sans les reproduire dans l'ordre juridique communautaire.

Article 35

Équivalence des règlements CEE-ONU avec des directives ou des règlements

1. Les règlements CEE-ONU énumérés à l'annexe IV, partie II, sont reconnus comme étant équivalents aux directives particulières ou aux règlements particuliers correspondants s'ils couvrent le même champ d'application et portent sur le même sujet.

Les autorités des États membres compétentes en matière de réception acceptent les réceptions accordées conformément à ces règlements CEE-ONU et, le cas échéant, les marques de réception correspondantes, à la place des réceptions correspondantes accordées et des marques de réception correspondantes apposées conformément à la directive particulière ou au règlement particulier équivalent.

2. Lorsque la Communauté a décidé d'appliquer, aux fins du paragraphe 1, un nouveau règlement CEE-ONU ou un règlement CEE-ONU tel que modifié, l'annexe IV, partie II, est modifiée, s'il y a lieu. Ces mesures visant à modifier des éléments non essentiels de la présente directive sont arrêtées conformément à la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 40, paragraphe 2.

Article 36

Équivalence d'autres réglementations

Sur proposition de la Commission, le Conseil, statuant à la majorité qualifiée, peut reconnaître l'équivalence entre les conditions ou les dispositions relatives à la réception CE par type de systèmes, de composants et d'entités techniques établies par la présente directive et les procédures établies par des réglementations internationales ou des réglementations de pays tiers, dans le cadre d'accords multilatéraux ou bilatéraux entre la Communauté et des pays tiers.

CHAPITRE XIV

COMMUNICATION D'INFORMATIONS TECHNIQUES

Article 37

Informations destinées aux utilisateurs

1. Le constructeur ne peut pas communiquer d'informations techniques relatives aux éléments prévus dans la présente directive ou dans les actes réglementaires énumérés à l'annexe IV qui diffèrent des éléments approuvés par l'autorité compétente en matière de réception.

2. Lorsqu'un acte réglementaire le prévoit spécifiquement, le constructeur met à la disposition des utilisateurs toutes les informations utiles ainsi que les instructions nécessaires décrivant les éventuelles conditions particulières ou restrictions d'utilisation concernant un véhicule, un composant ou une entité technique.

Ces informations sont communiquées dans les langues officielles de la Communauté. Elles sont fournies, en accord avec l'autorité compétente en matière de réception, dans un document justificatif approprié, tel que le manuel de l'utilisateur ou le manuel d'entretien.

Article 38

Informations destinées aux fabricants de composants et d'entités techniques

1. Le constructeur du véhicule met à la disposition des fabricants de composants ou d'entités techniques tous ces éléments, y compris, le cas échéant, les dessins répertoriés expressément dans l'annexe ou l'appendice d'un acte réglementaire et qui sont nécessaires à la réception CE par type de composants ou d'entités techniques ou à l'obtention d'une autorisation en application de l'article 31.

Le constructeur du véhicule peut exiger des fabricants de composants ou d'entités techniques un accord contraignant en vue de préserver la confidentialité de toute information qui ne relève pas du domaine public, notamment celles liées aux droits de propriété intellectuelle.

2. En sa qualité de détenteur d'une fiche de réception CE par type prévoyant, conformément à l'article 10, paragraphe 4, des restrictions d'utilisation ou des conditions particulières d'installation, ou les deux, le fabricant de composants ou d'entités techniques fournit toutes les informations détaillées en la matière au constructeur du véhicule.

Lorsqu'un acte réglementaire le prévoit, le fabricant de composants ou d'entités techniques fournit avec les composants ou entités techniques des instructions concernant les restrictions d'utilisation ou les conditions particulières d'installation, ou les deux.

CHAPITRE XV

MESURES DE MISE EN ŒUVRE ET MODIFICATIONS

Article 39

Mesures de mise en œuvre et modifications de la présente directive, des directives particulières et des règlements particuliers

1. La Commission arrête les mesures nécessaires à la mise en œuvre de chacune des directives particulières ou de chacun des règlements particuliers conformément aux règles définies dans chaque directive ou chaque règlement concerné.

2. La Commission arrête les modifications qu'il est nécessaire d'apporter aux annexes de la présente directive ou aux dispositions des directives particulières ou des règlements particuliers énumérés à l'annexe IV, partie I, afin de les adapter à l'évolution des connaissances scientifiques et techniques ou aux besoins particuliers des personnes handicapées.

3. La Commission arrête les modifications qu'il est nécessaire d'apporter à la présente directive afin de fixer les exigences techniques applicables aux véhicules produits en petites séries, aux véhicules réceptionnés selon la procédure de réception individuelle et aux véhicules à usage spécial.

4. Lorsque la Commission a connaissance de risques sérieux pour les usagers de la route ou pour l'environnement, qui exigent des mesures urgentes, elle peut modifier les dispositions des directives particulières ou des règlements particuliers énumérés à l'annexe IV, partie I.

5. La Commission arrête les modifications qui sont nécessaires dans l'intérêt d'une bonne administration et, en particulier, celles qui sont nécessaires pour garantir la cohérence des directives particulières ou des règlements particuliers énumérés à l'annexe IV, partie I, soit entre eux, soit avec d'autres éléments du droit communautaire.

6. Lorsque, en application de la décision 97/836/CE, de nouveaux règlements CEE-ONU ou des modifications de règlements CEE-ONU existants auxquels la Communauté a adhéré sont adoptés, la Commission modifie en conséquence les annexes de la présente directive.

7. Chaque nouvelle directive particulière ou nouveau règlement particulier introduit les modifications nécessaires dans les annexes de la présente directive.

8. Les annexes de la présente directive peuvent être modifiées par voie de règlement.

9. Les mesures visées par le présent article sont arrêtées conformément à la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 40, paragraphe 2, ces mesures visant à modifier des éléments non essentiels de la présente directive ou de directives particulières et de règlements particuliers, y compris en les complétant.

Article 40

Comité

1. La Commission est assistée par un comité dénommé «comité technique pour les véhicules à moteur» (CTVM).

2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 bis, paragraphes 1 à 4, et l'article 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

3. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, les articles 5 et 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

La période prévue à l'article 5, paragraphe 6, de la décision 1999/468/CE est fixée à trois mois.

CHAPITRE XVI

DÉSIGNATION ET NOTIFICATION DES SERVICES TECHNIQUES

Article 41

Désignation des services techniques

1. Lorsqu'un État membre désigne un service technique, ce dernier se conforme aux dispositions de la présente directive.

2. Les services techniques effectuent eux-mêmes ou supervisent les essais requis pour la réception ou les inspections mentionnées dans la présente directive ou dans un acte réglementaire énumérés à l'annexe IV, sauf lorsque d'autres procédures sont expressément autorisées. Ils ne peuvent pas effectuer des essais ou des inspections pour lesquels ils n'ont pas été dûment désignés.

3. Les services techniques relèvent d'au moins une des quatre catégories d'activités définies ci-après, en fonction de leur domaine de compétence:

- a) catégorie A: les services techniques qui effectuent dans leurs propres installations les essais visés par la présente directive et par les actes réglementaires énumérés à l'annexe IV;
- b) catégorie B: les services techniques qui supervisent les essais visés par la présente directive et par les actes réglementaires énumérés à l'annexe IV, effectués dans les installations du constructeur ou dans celles d'un tiers;
- c) catégorie C: les services techniques qui évaluent et vérifient régulièrement les procédures suivies par le constructeur pour veiller à la conformité de la production;
- d) catégorie D: les services techniques qui supervisent ou effectuent les essais ou les inspections dans le cadre de la surveillance de la conformité de la production.

4. Les services techniques font la preuve qu'ils disposent des compétences voulues, des connaissances techniques spécifiques et d'une expérience avérée dans les domaines particuliers couverts par la présente directive et les actes réglementaires énumérés à l'annexe IV.

En outre, les services techniques se conforment aux normes énumérées à l'appendice 1 de l'annexe V qui sont applicables aux activités qu'ils mènent. Toutefois, cette obligation n'est pas applicable à la dernière étape d'une procédure de réception par type multistape telle que visée à l'article 25, paragraphe 1.

5. Une autorité compétente en matière de réception peut agir en qualité de service technique pour une ou plusieurs des activités visées au paragraphe 3.

6. Un constructeur ou un sous-traitant agissant pour le compte de celui-ci peut être désigné en tant que service technique pour les activités relevant de la catégorie A en ce qui concerne les actes réglementaires énumérés à l'annexe XV.

La Commission modifie, le cas échéant, la liste de ces actes réglementaires conformément à la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 40, paragraphe 2.

7. Les entités visées aux paragraphes 5 et 6 se conforment aux dispositions du présent article.

8. Les services techniques d'un pays tiers, autres que ceux désignés conformément au paragraphe 6, ne peuvent être notifiés aux fins de l'article 43 que dans le cadre d'un accord bilatéral entre la Communauté et le pays tiers en question.

Article 42

Évaluation des compétences des services techniques

1. Les compétences visées à l'article 41 sont attestées par un rapport d'évaluation établi par une autorité compétente. Il peut notamment s'agir d'un certificat d'accréditation émis par un organisme d'accréditation.

2. L'évaluation sur laquelle est fondé le rapport visé au paragraphe 1 est réalisée conformément aux dispositions de l'appendice 2 de l'annexe V.

Le rapport d'évaluation fait l'objet d'une révision après une période de trois ans au maximum.

3. Le rapport d'évaluation est communiqué sur demande à la Commission.

4. L'autorité compétente en matière de réception qui agit en qualité de service technique fait la preuve de sa conformité au moyen de documents probants.

Cela comprend notamment une évaluation réalisée par des contrôleurs indépendants de l'activité sur laquelle porte l'évaluation. Ces contrôleurs peuvent provenir du même organisme pour autant qu'ils soient gérés de manière autonome par rapport au personnel exerçant l'activité faisant l'objet de l'évaluation.

5. Un constructeur ou un sous-traitant agissant pour le compte de celui-ci, désigné en tant que service technique, se conforme aux dispositions pertinentes du présent article.

Article 43

Procédures de notification

1. Les États membres notifient à la Commission, pour chaque service technique désigné, la dénomination, l'adresse, y compris l'adresse électronique, les personnes responsables ainsi que la catégorie d'activités. Ils lui notifient toute modification ultérieure.

L'acte de notification précise pour quels actes réglementaires les services techniques ont été désignés.

2. Un service technique ne peut exercer les activités décrites à l'article 41 aux fins de la réception par type que s'il a été préalablement notifié à la Commission.

3. Le même service technique peut être désigné et notifié par plusieurs États membres indépendamment de la catégorie d'activités qu'il exerce.

4. Lorsqu'une organisation spécifique ou un organisme compétent, dont l'activité ne figure pas parmi celles visées à l'article 41, doit être désigné en application d'un acte réglementaire, la notification a lieu conformément aux dispositions du présent article.

5. La Commission publie sur son site internet la liste des autorités compétentes en matière de réception et des services techniques ainsi que les renseignements les concernant.

CHAPITRE XVII

DISPOSITIONS FINALES

Article 44

Dispositions transitoires

1. Dans l'attente des modifications de la présente directive nécessaires afin d'y inclure des véhicules qui ne relèvent pas encore de son champ d'application, ou de compléter les dispositions administratives et techniques relatives à la réception par type de véhicules d'une autre catégorie que M₁, produits en petites séries, et d'établir des prescriptions administratives et techniques harmonisées concernant la procédure de réception individuelle, et en attendant que viennent à expiration les périodes transitoires prévues à l'article 45, les États membres continuent d'accorder des réceptions nationales pour ces véhicules, à condition que ces réceptions s'appuient sur les exigences techniques harmonisées établies dans la présente directive.

2. À la demande du constructeur ou, dans le cas d'une réception individuelle, du propriétaire du véhicule et sur présentation des informations requises, l'État membre concerné remplit et émet la fiche de réception par type ou la fiche de réception individuelle, selon le cas. La fiche est délivrée au demandeur.

Pour les véhicules du même type, les autres États membres acceptent une copie certifiée conforme comme preuve que les essais requis ont été effectués.

3. Lorsqu'un véhicule donné ayant fait l'objet d'une réception individuelle doit être immatriculé dans un autre État membre, cet État membre peut exiger de l'autorité compétente en matière de réception qui a délivré la réception individuelle des informations supplémentaires précisant la nature des exigences techniques auxquelles satisfait le véhicule en question.

4. En attendant l'harmonisation des systèmes d'immatriculation et de taxation des États membres concernant les véhicules couverts par la présente directive, les États membres peuvent utiliser des codes nationaux afin de faciliter l'immatriculation et la taxation sur leur territoire. À cette fin, ils peuvent subdiviser les versions figurant à l'annexe III, partie II, à condition que les éléments utilisés pour la subdivision soient indiqués expressément dans le dossier de réception ou puissent en être déduits par un calcul simple.

Article 45

Dates d'application pour la réception CE par type

1. En ce qui concerne la réception CE par type, les États membres octroient la réception CE à de nouveaux types de véhicules à compter des dates indiquées à l'annexe XIX.

2. À la demande du constructeur, les États membres peuvent octroyer la réception CE à de nouveaux types de véhicules à compter du 29 avril 2009.

3. Jusqu'aux dates indiquées dans la quatrième colonne du tableau figurant à l'annexe XIX, l'article 26, paragraphe 1, ne s'applique pas aux nouveaux véhicules pour lesquels une réception nationale a été octroyée avant les dates indiquées dans la troisième colonne de ladite annexe ou pour lesquels il n'y a pas eu de réception.

4. À la demande du constructeur, et dans les délais fixés dans la colonne 3 des rangs 6 et 9 du tableau figurant à l'annexe XIX, les États membres continuent à octroyer des réceptions nationales par type à la place de la réception CE par type de véhicule, pour les véhicules des catégories M₂ ou M₃, à la condition que ces véhicules et leurs systèmes, composants ou entités techniques aient été réceptionnés par type conformément aux actes réglementaires énumérés à l'annexe IV, partie I, de la présente directive.

5. La présente directive n'annule aucune réception CE par type délivrée pour des véhicules de la catégorie M₁ avant le 29 avril 2009 et ne fait pas obstacle à l'extension de ces réceptions.

6. En ce qui concerne la réception CE de nouveaux types de systèmes, de composants ou d'entités techniques, les États membres appliquent la présente directive à compter du 29 avril 2009.

La présente directive n'annule aucune réception CE par type délivrée pour des systèmes, des composants ou des entités techniques avant le 29 avril 2009 et ne fait pas obstacle à l'extension de ces réceptions.

Article 46

Sanctions

Les États membres déterminent les sanctions applicables en cas de non-respect des dispositions de la présente directive, en particulier des interdictions figurant à l'article 31 ou résultant de cet article, et des actes réglementaires énumérés à l'annexe IV, partie I, et prennent toutes les mesures nécessaires à leur mise en œuvre. Les sanctions fixées doivent être effectives, proportionnées et dissuasives. Les États membres notifient ces dispositions à la Commission, au plus tard le 29 avril 2009, et ils notifient dans les meilleurs délais toute modification ultérieure de ces dispositions.

Article 47

Évaluation

1. Au plus tard le 29 avril 2011, les États membres informent la Commission quant à l'application des procédures de réception par type établies dans la présente directive, et notamment de l'application du processus multi-étape. S'il y a lieu, la Commission propose les modifications jugées nécessaires pour améliorer le processus de réception par type.

2. Sur la base des informations communiquées en application du paragraphe 1, la Commission rend compte au Parlement européen et au Conseil de l'application de la présente directive, au plus tard le 29 octobre 2011. S'il y a lieu, la Commission peut proposer le report des dates d'application visées à l'article 45.

Article 48

Transposition

1. Les États membres adoptent et publient, avant le 29 avril 2009, les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer aux modifications de fond apportées par la présente directive. Ils communiquent immédiatement à la Commission le texte de ces dispositions.

Ils appliquent ces dispositions à compter du 29 avril 2009.

Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Elles contiennent également une mention précisant que les références faites, dans les dispositions législatives, réglementaires et administratives en vigueur, à la directive abrogée par la présente directive s'entendent comme faites à la présente directive. Les modalités de cette référence et la formulation de cette mention sont arrêtées par les États membres.

2. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions essentielles de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive.

Article 49

Abrogation

La directive 70/156/CEE est abrogée avec effet au 29 avril 2009, sans préjudice des obligations des États membres en ce qui concerne les délais de transposition en droit interne et d'application des directives indiqués à l'annexe XX, partie B.

Les références faites à la directive abrogée s'entendent comme faites à la présente directive et sont à lire selon le tableau de correspondance figurant à l'annexe XXI.

Article 50

Entrée en vigueur

La présente directive entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Article 51

Destinataires

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le 5 septembre 2007.

Par le Parlement européen
Le président
H.-G. PÖTTERING

Par le Conseil
Le président
M. LOBO ANTUNES

LISTE DES ANNEXES

| | |
|--------------|---|
| Annexe I | Liste exhaustive de renseignements aux fins de la réception CE par type de véhicules |
| Annexe II | Définition des catégories de véhicules et des types de véhicules |
| Annexe III | Fiche de renseignements aux fins de la réception CE par type de véhicules |
| Annexe IV | Liste des exigences aux fins d'une réception CE par type de véhicules |
| | Appendice: Liste des exigences auxquelles les véhicules de la catégorie M ₁ produits en petites séries doivent satisfaire aux fins de la réception CE |
| Annexe V | Procédures à appliquer au cours du processus de réception CE par type de véhicules |
| | Appendice 1: Normes auxquelles les entités visées à l'article 41 doivent se conformer |
| | Appendice 2: Procédure relative à l'évaluation des services techniques |
| Annexe VI | Fiche de réception CE par type |
| | Appendice: Liste des actes réglementaires auxquels le type de véhicule est conforme |
| Annexe VII | Système de numérotation des fiches de réception CE |
| | Appendice: Marque de réception CE pour les composants et les entités techniques |
| Annexe VIII | Résultats des essais |
| Annexe IX | Certificat de conformité CE |
| Annexe X | Procédures de conformité de la production |
| Annexe XI | Nature des véhicules à usage spécial et dispositions qui leur sont applicables |
| | Appendice 1: Autocaravanes, ambulances et corbillards |
| | Appendice 2: Véhicules blindés |
| | Appendice 3: Véhicules accessibles en fauteuil roulant |
| | Appendice 4: Autres véhicules à usage spécial (y compris les caravanes) |
| | Appendice 5: Grues mobiles |
| Annexe XII | Limites applicables aux petites séries et aux véhicules de fin de série |
| Annexe XIII | Liste des pièces ou des équipements susceptibles de présenter un risque important pour le bon fonctionnement de systèmes essentiels pour la sécurité du véhicule ou sa performance environnementale, exigences relatives à leurs performances, procédures d'essai appropriées et dispositions en matière de marquage et d'emballage |
| Annexe XIV | Liste des réceptions CE octroyées au titre d'actes réglementaires |
| Annexe XV | Liste des actes réglementaires pour lesquels un constructeur peut être désigné en tant que service technique |
| Annexe XVI | Liste des actes réglementaires pour lesquels un constructeur ou un service technique est autorisé à utiliser des méthodes virtuelles d'essai |
| | Appendice 1: Conditions générales imposées aux méthodes virtuelles d'essai |
| | Appendice 2: Conditions particulières en matière de méthodes virtuelles d'essai |
| Annexe XVII | Procédures à suivre au cours de la réception CE multiétape |
| | Appendice: Modèle de la plaque supplémentaire du constructeur |
| Annexe XVIII | Certificat d'origine du véhicule — Déclaration du constructeur pour les véhicules de base/incomplets qui ne sont pas fournis avec un certificat de conformité |
| Annexe XIX | Calendrier pour l'application de la présente directive en ce qui concerne la réception par type |
| Annexe XX | Délais pour la transposition en droit interne des directives abrogées |
| Annexe XXI | Tableau de correspondance (visé à l'article 49, deuxième alinéa) |

ANNEXE I

Liste exhaustive de renseignements aux fins de la réception CE par type de véhicules

Toutes les fiches de renseignements visées dans la présente directive et dans les directives particulières ou les règlements particuliers doivent être constituées exclusivement d'extraits de la présente liste exhaustive et doivent en respecter le système de numérotation.

Les informations figurant ci-après sont fournies en triple exemplaire et sont accompagnées d'une liste des éléments inclus. Les dessins sont, le cas échéant, fournis à une échelle appropriée et avec suffisamment de détails en format A4 ou sur dépliant de ce format. Les photographies — s'il y en a — sont suffisamment détaillées.

Si les systèmes, les composants ou entités techniques ont des fonctions à commande électronique, des informations concernant leurs performances sont fournies.

(Pour les notes explicatives, veuillez vous référer à la dernière page de la présente annexe.)

- 0. GÉNÉRALITÉS
- 0.1. Marque (raison sociale du constructeur):
- 0.2. Type:
 - 0.2.0.1. Châssis:
 - 0.2.0.2. Carrosserie/véhicule complet:
 - 0.2.1. Dénomination(s) commerciale(s) (le cas échéant):
- 0.3. Moyens d'identification du type, s'il est indiqué sur le véhicule/le composant/l'entité technique ^(b) ⁽¹⁾:
 - 0.3.0.1. Châssis:
 - 0.3.0.2. Carrosserie/véhicule complet:
 - 0.3.1. Emplacement:
 - 0.3.1.1. Châssis:
 - 0.3.1.2. Carrosserie/véhicule complet:
- 0.4. Catégorie ^(c):
 - 0.4.1. Classification(s) en fonction des marchandises dangereuses pour le transport desquelles le véhicule est conçu:
- 0.5. Nom et adresse du constructeur:
- 0.6. Emplacement et méthode de fixation des plaques et des inscriptions réglementaires:
 - 0.6.1. Sur le châssis:
 - 0.6.2. Sur la carrosserie:
- 0.7. Dans le cas de composants et d'entités techniques, emplacement et méthode de fixation de la marque de réception CE:
- 0.8. Nom et adresse de l'atelier/des ateliers de montage:
- 0.9. Nom et adresse du mandataire du constructeur (le cas échéant):

1. CONSTITUTION GÉNÉRALE DU VÉHICULE:
 - 1.1. Photos ou dessins d'un véhicule type:
 - 1.2. Schéma coté de l'ensemble du véhicule:
 - 1.3. Nombre d'essieux et de roues:
 - 1.3.1. Nombre et emplacement des essieux à roues jumelées:
 - 1.3.2. Nombre et emplacement des essieux directeurs:
 - 1.3.3. Essieux moteurs (nombre, emplacement, crabotage d'un autre essieu):
 - 1.4. Châssis (pour autant qu'il y en ait), dessin d'ensemble:
 - 1.5. Matériaux des longerons ^(d):
 - 1.6. Emplacement et disposition du moteur:
 - 1.7. Cabine de conduite (avancée ou normale) ^(e):
 - 1.8. Côté de conduite: droite/gauche ⁽¹⁾:
 - 1.8.1. Le véhicule est équipé pour la conduite à droite/à gauche ⁽¹⁾:
 - 1.9. Préciser si le véhicule à moteur est conçu pour tracter des semi-remorques ou d'autres remorques et si la remorque est une semi-remorque, une remorque à timon d'attelage ou une remorque à essieu central; préciser s'il s'agit d'un véhicule prévu pour le transport de marchandises sous température contrôlée:
2. MASSES ET DIMENSIONS ^(e) (kg et mm) (éventuellement référence aux croquis):
 - 2.1. Empattement(s) (à pleine charge) ^(f):
 - 2.1.1. Pour les semi-remorques: distance entre l'axe du pivot d'attelage et le premier essieu arrière:
 - 2.1.1.1. Distance entre l'axe de la sellette d'attelage et l'extrémité arrière de la semi-remorque:
 - 2.1.1.2. Distance maximale entre l'axe de la sellette d'attelage et un point quelconque sur l'avant de la semi-remorque:
 - 2.1.1.3. Empattement de la semi-remorque (tel que défini au point 7.6.1.2 de l'annexe I de la directive 97/27/CE):
 - 2.2. Pour les tracteurs routiers:
 - 2.2.1. Avancée de la sellette d'attelage (maximale et minimale; indiquer les valeurs autorisées dans le cas d'un véhicule incomplet) ^(g):
 - 2.2.2. Hauteur maximale de la sellette (normalisée) ^(h):
 - 2.3. Voie(s) et largeur(s) des essieux:
 - 2.3.1. Voie de chaque essieu directeur ⁽ⁱ⁾:
 - 2.3.2. Voie de tous les autres essieux ⁽ⁱ⁾:
 - 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):
- 2.4. Gamme des dimensions du véhicule (hors tout):
 - 2.4.1. Pour les châssis non carrossés:
 - 2.4.1.1. Longueur (^l):
 - 2.4.1.1.1. Longueur totale admissible:
 - 2.4.1.1.2. Longueur minimale admissible:
 - 2.4.1.2. Largeur (^b):
 - 2.4.1.2.1. Largeur maximale:
 - 2.4.1.2.2. Largeur minimale:
 - 2.4.1.3. Hauteur (à vide) (^h) (lorsque la suspension est réglable en hauteur, indiquer la position de marche normale):
 - 2.4.1.4. Porte-à-faux avant (^m):
 - 2.4.1.4.1. Angle de surplomb avant (^{ma}): ... degrés
 - 2.4.1.5. Porte-à-faux arrière (ⁿ):
 - 2.4.1.5.1. Angle de surplomb arrière (^{nb}): ... degrés
 - 2.4.1.5.2. Porte-à-faux minimal et maximal admissibles du point d'attelage (nd):
 - 2.4.1.6. Garde au sol (suivant la définition donnée au point 4.5 de la section A de l'annexe II):
 - 2.4.1.6.1. Entre les essieux:
 - 2.4.1.6.2. Sous le ou les essieux avant:
 - 2.4.1.6.3. Sous le ou les essieux arrière:
 - 2.4.1.7. Angle de rampe (^{nc}): ... degrés
 - 2.4.1.8. Positions extrêmes admissibles du centre de gravité de la carrosserie et/ou des aménagements intérieurs et/ou des équipements et/ou de la charge utile:
 - 2.4.2. Châssis carrossés:
 - 2.4.2.1. Longueur (^l):
 - 2.4.2.1.1. Longueur de la zone de chargement:
 - 2.4.2.2. Largeur (^b):
 - 2.4.2.2.1. Épaisseur des parois (dans le cas d'un véhicule prévu pour le transport de marchandises sous température contrôlée):
 - 2.4.2.3. Hauteur (à vide) (^h) (lorsque la suspension est réglable en hauteur, indiquer la position de marche normale):
 - 2.4.2.4. Porte-à-faux avant (^m):
 - 2.4.2.4.1. Angle de surplomb avant (^{ma}): ... degrés

- 2.4.2.5. Porte-à-faux arrière ^(a):
- 2.4.2.5.1. Angle de surplomb arrière ^(ab): ... degrés
- 2.4.2.5.2. Porte-à-faux minimal et maximal admissibles du point d'attelage ^(ad):
- 2.4.2.6. Garde au sol (suivant la définition donnée au point 4.5 de la section A de l'annexe II):
 - 2.4.2.6.1. Entre les essieux:
 - 2.4.2.6.2. Sous le ou les essieux avant:
 - 2.4.2.6.3. Sous le ou les essieux arrière:
- 2.4.2.7. Angle de rampe ^(ac): ... degrés
- 2.4.2.8. Positions extrêmes admissibles du centre de gravité de la charge utile (en cas de charge non uniforme):
- 2.4.2.9. Position du centre de gravité du véhicule à sa charge maximale techniquement admissible dans les directions longitudinale, transversale et verticale:
- 2.4.3. Pour les carrosseries réceptionnées sans châssis
 - 2.4.3.1. Longueur ^(l):
 - 2.4.3.2. Largeur ^(k):
 - 2.4.3.3. Hauteur nominale (en ordre de marche) ^(l) sur le(s) type(s) de châssis prévu(s) (lorsque la suspension est réglable en hauteur, indiquer la position de marche normale):
- 2.5. Masse du châssis nu (sans cabine, fluide de refroidissement, lubrifiants, carburant, roue de secours, outillage ni conducteur):
 - 2.5.1. Répartition de cette masse entre les essieux:
- 2.6. Masse du véhicule carrossé et, dans le cas d'un véhicule de remorquage d'une catégorie autre que M₁, avec dispositif d'attelage, s'il est monté par le constructeur, en ordre de marche, ou masse du châssis-cabine sans la carrosserie ni/ou le dispositif d'attelage si le constructeur ne fournit pas la carrosserie ni/ou le dispositif d'attelage (avec liquides, outillage, roue de secours, le cas échéant, conducteur et, pour les autobus et autocars, convoyeur si un siège est prévu pour lui dans le véhicule) ^(o) (masse maximale et masse minimale pour chaque version):
 - 2.6.1. Répartition de cette masse entre les essieux, et, dans le cas d'une semi-remorque ou d'une remorque à essieu central, la charge au point d'attelage (masse maximale et masse minimale pour chaque version):
- 2.7. Masse minimale du véhicule déclarée par le constructeur:
 - 2.7.1. Répartition de cette masse entre les essieux, et, dans le cas d'une semi-remorque ou d'une remorque à essieu central, la charge au point d'attelage:
- 2.8. Masse maximale en charge techniquement admissible déclarée par le constructeur ^(p) ^(*):
- 2.8.1. Répartition de cette masse entre les essieux, et, dans le cas d'une semi-remorque ou d'une remorque à essieu central, la charge au point d'attelage (valeur maximale et minimale pour chaque version):
- 2.9. Masse maximale techniquement admissible sur chaque essieu:
- 2.10. Masse maximale de la remorque pouvant être attelée:
- 2.11. Masse tractable maximale techniquement admissible du véhicule à moteur dans le cas de:
 - 2.11.1. Remorque à timon d'attelage:

- 2.11.2. Semi-remorque:
- 2.11.3. Remorque à essieu central:
 - 2.11.3.1. Rapport maximal entre le porte-à-faux d'attelage (P) et l'empattement:
 - 2.11.3.2. Valeur V maximale: ... kN:
- 2.11.4. Masse en charge maximale techniquement admissible de l'ensemble (*):
- 2.11.5. Le véhicule est/n'est pas (1) utilisable pour le remorquage de charges (point 1.2 de l'annexe II de la directive 77/389/CEE).
- 2.11.6. Masse maximale de la remorque non freinée:
- 2.12. Charge verticale statique/masse maximale techniquement admissible sur le point d'attelage:
 - 2.12.1. du véhicule à moteur:
 - 2.12.2. de la semi-remorque ou de la remorque à essieu central:
 - 2.12.3. Masse maximale admissible du dispositif d'attelage (s'il n'est pas installé par le constructeur):
- 2.13. Conditions d'inscription en courbe:
- 2.14. Rapport entre la puissance du moteur et la masse maximale: ... kW/kg
 - 2.14.1. Rapport puissance du moteur/masse maximale techniquement admissible de l'ensemble (selon la définition donnée au point 7.10 de l'annexe I de la directive 97/27/CE): ... kW/kg
- 2.15. Capacité de démarrage en côte (véhicule seul) (***): ... %
- 2.16. Masses maximales admissibles d'immatriculation/en service prévues (facultatif: lorsque ces valeurs sont fournies, elles sont vérifiées conformément aux exigences de l'annexe IV de la directive 97/27/CE):
 - 2.16.1. Masse en charge maximale admissible d'immatriculation/en service prévue [plusieurs entrées possibles pour chaque configuration technique (#)]:
 - 2.16.2. Masse en charge maximale admissible d'immatriculation/en service prévue sur chaque essieu et, dans le cas d'une semi-remorque ou d'une remorque à essieu central, charge prévue sur le point d'attelage déclarée par le constructeur lorsqu'elle est inférieure à la masse maximale techniquement admissible sur le point d'attelage [plusieurs entrées possibles pour chaque configuration technique (#)]:
 - 2.16.3. Masse maximale admissible d'immatriculation/en service prévue sur chaque groupe d'essieux [plusieurs entrées possibles pour chaque configuration technique (#)]:
 - 2.16.4. Masse tractable maximale admissible d'immatriculation/en service prévue [plusieurs entrées possibles pour chaque configuration technique (#)]:
 - 2.16.5. Masse maximale admissible d'immatriculation/en service prévue de l'ensemble (valeurs minimale et maximale):
- 3. MOTEUR (9) [dans le cas d'un véhicule qui peut rouler soit à l'essence, soit au gazole, etc., ainsi qu'en combinaison avec un autre carburant, il y a lieu de remplir ces rubriques autant de fois que nécessaire (*)]
 - 3.1. Constructeur:
 - 3.1.1. Numéro de code du moteur du constructeur inscrit sur le moteur:
 - 3.2. Moteur à combustion interne:
 - 3.2.1. Caractéristiques:
 - 3.2.1.1. Principe de fonctionnement: allumage commandé/allumage par compression; quatre temps/deux temps (1)

- 3.2.1.2. Nombre et disposition des cylindres:
 - 3.2.1.2.1. Alésage (°): ... mm
 - 3.2.1.2.2. Course (°): ... mm
 - 3.2.1.2.3. Ordre d'allumage:
- 3.2.1.3. Cylindrée (°): ... cm³
- 3.2.1.4. Taux de compression volumétrique (°):
- 3.2.1.5. Dessin de la chambre de combustion, de la tête de piston et, dans le cas d'un moteur à allumage commandé, des segments:
- 3.2.1.6. Régime de ralenti (°): ... tours/mn
 - 3.2.1.6.1. Haut régime de ralenti (°): ... tours/mn
- 3.2.1.7. Teneur volumique en monoxyde de carbone des gaz d'échappement, le moteur tournant au ralenti (°): ... % selon le constructeur (uniquement pour les moteurs à allumage commandé)
- 3.2.1.8. Puissance maximale nette (°): ... kW à ... tours/mn (déclarée par le constructeur)
- 3.2.1.9. Régime maximal autorisé déclaré par le constructeur: ... tours/mn
- 3.2.1.10. Couple maximal net (°): ... Nm à ... tours/mn (déclaré par le constructeur)
- 3.2.2. Carburant: gazole/essence/GPL/GN/éthanol (°) ...
 - 3.2.2.1. Indice d'octane recherche (essence au plomb):
 - 3.2.2.2. Indice d'octane recherche (essence sans plomb):
 - 3.2.2.3. Orifice du réservoir de carburant: orifice restreint/étiquette (°)
- 3.2.3. Réservoir(s) de carburant
 - 3.2.3.1. Réservoir(s) de carburant de service
 - 3.2.3.1.1. Nombre, contenance, matériau:
 - 3.2.3.1.2. Dessin et description technique du ou des réservoir(s) incluant l'ensemble des joints et des canalisations du système d'aération et de compensation de la surpression, les bouchons, les soupapes et les dispositifs de fixation:
 - 3.2.3.1.3. Dessin indiquant clairement l'emplacement du ou des réservoir(s):
 - 3.2.3.2. Réservoir(s) de carburant auxiliaire(s)
 - 3.2.3.2.1. Nombre, contenance, matériau:
 - 3.2.3.2.2. Dessin et description technique du ou des réservoir(s) incluant l'ensemble des joints et des canalisations du système d'aération et de compensation de la surpression, les bouchons, les soupapes et les dispositifs de fixation:
 - 3.2.3.2.3. Dessin indiquant clairement l'emplacement du ou des réservoir(s):
- 3.2.4. Alimentation en carburant
 - 3.2.4.1. Carburateur(s): oui/non (°)
 - 3.2.4.1.1. Marque(s):
 - 3.2.4.1.2. Type(s):
 - 3.2.4.1.3. Nombre installé:

- 3.2.4.1.4. Réglages ⁽²⁾:
 - 3.2.4.1.4.1. Gicleurs: ...
 - 3.2.4.1.4.2. Buses: ...
 - 3.2.4.1.4.3. Niveau dans la cuve: ...
 - 3.2.4.1.4.4. Masse du flotteur: ...
 - 3.2.4.1.4.5. Pointeau: ...
- } Ou courbe de débit de carburant en fonction du débit d'air et des réglages nécessaires pour suivre la courbe
- 3.2.4.1.5. Système de démarrage à froid: manuel/automatique ⁽¹⁾
 - 3.2.4.1.5.1. Principe(s) de fonctionnement:
 - 3.2.4.1.5.2. Limites de fonctionnement/réglages ⁽¹⁾ ⁽²⁾
 - 3.2.4.2. Injection de carburant (allumage par compression uniquement): oui/non ⁽¹⁾
 - 3.2.4.2.1. Description du système:
 - 3.2.4.2.2. Principe de fonctionnement: injection directe/préchambre/chambre de turbulence ⁽¹⁾
 - 3.2.4.2.3. Pompe d'injection
 - 3.2.4.2.3.1. Marque(s):
 - 3.2.4.2.3.2. Type(s):
 - 3.2.4.2.3.3. Débit maximal de carburant ⁽¹⁾ ⁽²⁾: ... mm³ par course ou par cycle, à une vitesse de rotation de la pompe de ... tours/mn ou, le cas échéant, diagramme caractéristique:
 - 3.2.4.2.3.4. Calage de l'injection ⁽²⁾:
 - 3.2.4.2.3.5. Courbe d'avance à l'injection ⁽²⁾:
 - 3.2.4.2.3.6. Procédure d'étalonnage: banc d'essai/moteur ⁽¹⁾
 - 3.2.4.2.4. Régulateur
 - 3.2.4.2.4.1. Type:
 - 3.2.4.2.4.2. Point de coupure:
 - 3.2.4.2.4.2.1. Point de coupure en charge: ... mn⁻¹
 - 3.2.4.2.4.2.2. Point de coupure à vide: ... tours/mn
 - 3.2.4.2.5. Tuyauterie d'injection
 - 3.2.4.2.5.1. Longueur: ... mm
 - 3.2.4.2.5.2. Diamètre intérieur: ... mm
 - 3.2.4.2.6. Injecteur(s)
 - 3.2.4.2.6.1. Marque(s):
 - 3.2.4.2.6.2. Type(s):
 - 3.2.4.2.6.3. Pression d'ouverture ⁽²⁾: ... kPa ou diagramme caractéristique ⁽²⁾:

- 3.2.4.2.7. Système de démarrage à froid
 - 3.2.4.2.7.1. Marque(s):
 - 3.2.4.2.7.2. Type(s):
 - 3.2.4.2.7.3. Description:
- 3.2.4.2.8. Dispositif de démarrage auxiliaire
 - 3.2.4.2.8.1. Marque(s):
 - 3.2.4.2.8.2. Type(s):
 - 3.2.4.2.8.3. Description du système:
- 3.2.4.2.9. Unité de commande électronique
 - 3.2.4.2.9.1. Marque(s):
 - 3.2.4.2.9.2. Description du système:
- 3.2.4.3. Par injection de carburant (allumage commandé uniquement): oui/non ⁽¹⁾
 - 3.2.4.3.1. Principe de fonctionnement: injection dans le collecteur d'admission [simple/multiple ⁽¹⁾/injection directe/autres (préciser)] ⁽¹⁾:
 - 3.2.4.3.2. Marque(s):
 - 3.2.4.3.3. Type(s):
 - 3.2.4.3.4. Description du système
 - 3.2.4.3.4.1. Type ou numéro de l'unité de contrôle: ...
 - 3.2.4.3.4.2. Type de régulateur de carburant: ...
 - 3.2.4.3.4.3. Type de capteur de débit d'air: ...
 - 3.2.4.3.4.4. Type de distributeur de carburant: ...
 - 3.2.4.3.4.5. Type de régulateur de pression: ...
 - 3.2.4.3.4.6. Type de minirupteur: ...
 - 3.2.4.3.4.7. Type de vis de réglage du ralenti: ...
 - 3.2.4.3.4.8. Type de boîtier de commande gaz: ...
 - 3.2.4.3.4.9. Type de capteur de température de l'eau: ...
 - 3.2.4.3.4.10. Type de capteur de température de l'air: ...
 - 3.2.4.3.4.11. Type d'interrupteur à température atmosphérique: ...
- 3.2.4.3.5. Injecteurs: pression d'ouverture ⁽²⁾: ... kPa ou diagramme caractéristique:
- 3.2.4.3.6. Calage d'injection:

Dans le cas de systèmes autres que l'injection continue, fournir les données correspondantes

- 3.2.4.3.7. Système de démarrage à froid
- 3.2.4.3.7.1. Principe(s) de fonctionnement:
- 3.2.4.3.7.2. Limites de fonctionnement/réglages ⁽¹⁾ ⁽²⁾:
- 3.2.4.4. Pompe d'alimentation
- 3.2.4.4.1. Pression ⁽²⁾: ... kPa ou diagramme caractéristique ⁽²⁾:
- 3.2.5. Système électrique
- 3.2.5.1. Tension nominale: ... V, mise à la masse positive/négative ⁽¹⁾
- 3.2.5.2. Génératrice
- 3.2.5.2.1. Type:
- 3.2.5.2.2. Puissance nominale: ... VA
- 3.2.6. Allumage
- 3.2.6.1. Marque(s):
- 3.2.6.2. Type(s):
- 3.2.6.3. Principe de fonctionnement:
- 3.2.6.4. Courbe d'avance à l'allumage ⁽²⁾:
- 3.2.6.5. Calage statique ⁽²⁾: ... degrés avant PMH
- 3.2.6.6. Écartement des vis platinées ⁽²⁾: ... mm
- 3.2.6.7. Angle de came ⁽²⁾: ... degrés
- 3.2.7. Système de refroidissement (par liquide/par air) ⁽¹⁾
- 3.2.7.1. Réglage nominal du mécanisme de contrôle de la température du moteur:
- 3.2.7.2. Liquide
- 3.2.7.2.1. Nature du liquide:
- 3.2.7.2.2. Pompe(s) de circulation: oui/non ⁽¹⁾
- 3.2.7.2.3. Caractéristiques: ou
- 3.2.7.2.3.1. Marque(s):
- 3.2.7.2.3.2. Type(s):
- 3.2.7.2.4. Rapport(s) d'entraînement:
- 3.2.7.2.5. Description du ventilateur et de son mécanisme d'entraînement:
- 3.2.7.3. Air
- 3.2.7.3.1. Soufflante: oui/non ⁽¹⁾

- 3.2.7.3.2. Caractéristiques: ou
 - 3.2.7.3.2.1. Marque(s):
 - 3.2.7.3.2.2. Type(s):
- 3.2.7.3.3. Rapport(s) d'entraînement:
- 3.2.8. Système d'admission
 - 3.2.8.1. Suralimentation: oui/non ⁽¹⁾
 - 3.2.8.1.1. Marque(s):
 - 3.2.8.1.2. Type(s):
 - 3.2.8.1.3. Description du système (exemple: pression de charge maximale: ... kPa, soupape de décharge s'il y a lieu):
 - 3.2.8.2. Échangeur intermédiaire: oui/non ⁽¹⁾
 - 3.2.8.3. Dépression à l'admission au régime nominal du moteur et à 100 % de charge
 - Minimum autorisé: ... kPa
 - Maximum autorisé: ... kPa
 - 3.2.8.4. Description et dessins des tubulures d'admission et de leurs accessoires (collecteurs d'air d'aspiration, dispositifs de réchauffage, prises d'air supplémentaires, etc.):
 - 3.2.8.4.1. Description du collecteur d'admission (avec dessins ou photos):
 - 3.2.8.4.2. Filtre à air, dessins: ou
 - 3.2.8.4.2.1. Marque(s):
 - 3.2.8.4.2.2. Type(s):
 - 3.2.8.4.3. Silencieux d'admission, dessins: ou
 - 3.2.8.4.3.1. Marque(s):
 - 3.2.8.4.3.2. Type(s):
- 3.2.9. Échappement
 - 3.2.9.1. Description ou dessin du collecteur d'échappement:
 - 3.2.9.2. Description ou dessin du système d'échappement:
 - 3.2.9.3. Contrepression à l'échappement maximale admissible, au régime nominal du moteur et à 100 % de charge: ... kPa
 - 3.2.9.4. Silencieux d'échappement (silencieux avant, central, arrière: construction, type, marquage. En ce qui concerne le bruit extérieur: dispositifs de réduction du bruit dans le compartiment moteur et au niveau du moteur):
 - 3.2.9.5. Emplacement de la sortie d'échappement:
 - 3.2.9.6. Silencieux d'échappement contenant des matériaux fibreux:
- 3.2.10. Section minimale des orifices d'admission et d'échappement:
- 3.2.11. Distribution ou données équivalentes
 - 3.2.11.1. Levée maximale des soupapes, angles d'ouverture et de fermeture par rapport aux points morts, ou données relatives au réglage d'autres systèmes possibles:

- 3.2.11.2. Gammes de référence ou de réglage ⁽¹⁾:
- 3.2.12. Mesures contre la pollution de l'air
- 3.2.12.1. Dispositif de recyclage des gaz de carter (description et dessins):
- 3.2.12.2. Dispositifs antipollution supplémentaires (s'ils existent et s'ils n'apparaissent pas dans une autre rubrique)
- 3.2.12.2.1. Convertisseur catalytique: oui/non ⁽¹⁾
- 3.2.12.2.1.1. Nombre de convertisseurs catalytiques et d'éléments:
- 3.2.12.2.1.2. Dimensions, forme et volume du ou des convertisseur(s) catalytique(s):
- 3.2.12.2.1.3. Type d'action catalytique:
- 3.2.12.2.1.4. Quantité totale de métaux précieux:
- 3.2.12.2.1.5. Concentration relative:
- 3.2.12.2.1.6. Substrat (structure et matériaux):
- 3.2.12.2.1.7. Densité alvéolaire:
- 3.2.12.2.1.8. Type de carter pour le/les convertisseur(s) catalytique(s):
- 3.2.12.2.1.9. Emplacement des convertisseurs catalytiques (localisation et distance de référence le long du système d'échappement):
- 3.2.12.2.1.10. Écran thermique: oui/non ⁽¹⁾
- 3.2.12.2.2. Capteur d'oxygène: oui/non ⁽¹⁾
- 3.2.12.2.2.1. Type:
- 3.2.12.2.2.2. Emplacement:
- 3.2.12.2.2.3. Plage de sensibilité:
- 3.2.12.2.3. Injection d'air: oui/non ⁽¹⁾
- 3.2.12.2.3.1. Type (air pulsé, pompe à air, etc.):
- 3.2.12.2.4. Recirculation des gaz d'échappement: oui/non ⁽¹⁾
- 3.2.12.2.4.1. Caractéristiques (débit, etc.):
- 3.2.12.2.5. Système de contrôle des émissions par évaporation: oui/non ⁽¹⁾
- 3.2.12.2.5.1. Description détaillée des dispositifs et de leur réglage:
- 3.2.12.2.5.2. Dessin du système de contrôle par évaporation:
- 3.2.12.2.5.3. Dessin de la boîte à carbone:
- 3.2.12.2.5.4. Masse du charbon sec: ... g
- 3.2.12.2.5.5. Schéma du réservoir à carburant, avec indication de la contenance et du matériau utilisé:
- 3.2.12.2.5.6. Dessin de l'écran thermique entre le réservoir et le système d'échappement:

- 3.2.12.2.6. Piège à particules: oui/non ⁽¹⁾
- 3.2.12.2.6.1. Dimensions, forme et contenance du piège à particules:
- 3.2.12.2.6.2. Type et conception du piège à particules:
- 3.2.12.2.6.3. Emplacement (distance de référence le long du système d'échappement):
- 3.2.12.2.6.4. Méthode ou système de régénération, description ou dessin:
- 3.2.12.2.7. Système de diagnostic embarqué (OBD): oui/non ⁽¹⁾
- 3.2.12.2.7.1. Description écrite et/ou dessin de l'indicateur de dysfonctionnement (MI):
- 3.2.12.2.7.2. Liste et fonction de tous les composants faisant l'objet d'une surveillance par le système OBD:
- 3.2.12.2.7.3. Description écrite (principes généraux de fonctionnement) des éléments suivants:
 - 3.2.12.2.7.3.1. Moteurs à allumage commandé ⁽¹⁾
 - 3.2.12.2.7.3.1.1. Contrôle du catalyseur ⁽¹⁾:
 - 3.2.12.2.7.3.1.2. Détection des ratés d'allumage ⁽¹⁾:
 - 3.2.12.2.7.3.1.3. Contrôle du capteur d'oxygène ⁽¹⁾:
 - 3.2.12.2.7.3.1.4. Autres composants faisant l'objet d'une surveillance par le système OBD ⁽¹⁾:
 - 3.2.12.2.7.3.2. Moteurs à allumage par compression ⁽¹⁾
 - 3.2.12.2.7.3.2.1. Contrôle du catalyseur ⁽¹⁾:
 - 3.2.12.2.7.3.2.2. Contrôle du piège à particules ⁽¹⁾:
 - 3.2.12.2.7.3.2.3. Contrôle du système d'alimentation électronique ⁽¹⁾:
 - 3.2.12.2.7.3.2.4. Autres composants faisant l'objet d'une surveillance par le système OBD ⁽¹⁾:
- 3.2.12.2.7.4. Critères pour l'activation de l'indicateur de dysfonctionnement (nombre fixe de cycles de conduite ou méthode statistique):
- 3.2.12.2.7.5. Liste des codes et formats utilisés pour les résultats fournis par le système OBD (avec explication de chacun d'entre eux):
- 3.2.12.2.8. Autres systèmes (description et fonctionnement):
- 3.2.13. Emplacement du symbole du coefficient d'absorption (moteurs à allumage par compression uniquement):
- 3.2.14. Caractéristiques des dispositifs destinés à réduire la consommation de carburant (s'ils ne sont pas couverts par une autre rubrique):
- 3.2.15. Système d'alimentation GPL: oui/non ⁽¹⁾
 - 3.2.15.1. Numéro de réception délivré conformément à la directive 70/221/CEE (lorsque la directive sera modifiée de manière à s'appliquer aux réservoirs de carburants gazeux):
 - 3.2.15.2. Unité de régulation électronique du moteur pour l'alimentation au GPL
 - 3.2.15.2.1. Marque(s):
 - 3.2.15.2.2. Type(s):
 - 3.2.15.2.3. Possibilités de réglage en fonction des émissions:

- 3.2.15.3. Documents complémentaires
- 3.2.15.3.1. Description du système de protection du catalyseur lors du passage de l'essence au GPL et vice versa:
- 3.2.15.3.2. Structure du système (connexions électriques, prises de dépression, flexibles de compensation, etc.):
- 3.2.15.3.3. Dessin du symbole:
- 3.2.16. Système d'alimentation au gaz naturel: oui/non ⁽¹⁾
- 3.2.16.1. Numéro de la réception CE conformément à la directive 70/221/CEE (lorsque la directive sera modifiée de manière à s'appliquer aux réservoirs de carburants gazeux):
- 3.2.16.2. Unité de régulation électronique du moteur pour l'alimentation au GN:
- 3.2.16.2.1. Marque(s):
- 3.2.16.2.2. Type(s):
- 3.2.16.2.3. Possibilités de réglage en fonction des émissions:
- 3.2.16.3. Documents complémentaires
- 3.2.16.3.1. Description du système de protection du catalyseur lors du passage de l'essence au GN et vice versa:
- 3.2.16.3.2. Structure du système (connexions électriques, prises de dépression, flexibles de compensation, etc.):
- 3.2.16.3.3. Dessin du symbole:
- 3.3. Moteur électrique
- 3.3.1. Type (bobinage, excitation):
- 3.3.1.1. Puissance horaire maximale: ... kW
- 3.3.1.2. Tension de service: ... V
- 3.3.2. Batterie
- 3.3.2.1. Nombre d'éléments:
- 3.3.2.2. Masse: ... kg
- 3.3.2.3. Capacité: ... Ah (ampère/heure)
- 3.3.2.4. Emplacement:
- 3.4. Autres moteurs ou combinaisons de moteurs (caractéristiques des pièces de ces moteurs):
- 3.5. Émissions de CO₂/consommation de carburant ⁽²⁾ (valeur déclarée par le constructeur):
- 3.5.1. Masse des émissions de CO₂
- 3.5.1.1. Masse des émissions de CO₂ (conditions urbaines): ... g/km
- 3.5.1.2. Masse des émissions de CO₂ (conditions extra-urbaines): ... g/km
- 3.5.1.3. Masse des émissions de CO₂ (combiné): ... g/km

- 3.5.2. Consommation de carburant
 - 3.5.2.1. Consommation de carburant (conditions urbaines): ... l/100 km/m³/100 km ⁽¹⁾
 - 3.5.2.2. Consommation de carburant (conditions extra-urbaines): ... l/100 km/m³/100 km ⁽¹⁾
 - 3.5.2.3. Consommation de carburant (mixte): ... l/100 km/m³/100 km ⁽¹⁾
- 3.6. Températures autorisées par le constructeur
 - 3.6.1. Système de refroidissement
 - 3.6.1.1. Refroidissement par liquide
 - Température maximale à la sortie: ... K
 - 3.6.1.2. Refroidissement par air
 - 3.6.1.2.1. Point de référence:
 - 3.6.1.2.2. Température maximale au point de référence: ... K
 - 3.6.2. Température maximale à la sortie de l'échangeur intermédiaire à l'admission: ... K
 - 3.6.3. Température maximale des gaz d'échappement au point du/des tuyau(x) d'échappement adjacent à la/aux bride(s) du collecteur d'échappement: ... K
 - 3.6.4. Température du carburant
 - minimale: ... K
 - maximale: ... K
 - 3.6.5. Température du lubrifiant
 - minimale: ... K
 - maximale: ... K
- 3.7. Équipements entraînés par le moteur

Puissance maximale absorbée par les équipements visés dans la directive 80/1269/CEE, annexe I, point 5.1.1 et dans les conditions de fonctionnement indiquées à ce même point, à chaque régime du moteur mentionné au point 4.1 de l'annexe III de la directive 88/77/CEE

 - 3.7.1. Ralenti: ... kW
 - 3.7.2. Intermédiaire: ... kW
 - 3.7.3. Nominal: ... kW
- 3.8. Système de lubrification
 - 3.8.1. Description du système
 - 3.8.1.1. Emplacement du réservoir de lubrifiant:
 - 3.8.1.2. Système d'alimentation (pompe/injection à l'admission/en mélange avec le carburant, etc.) ⁽¹⁾
 - 3.8.2. Pompe de lubrification
 - 3.8.2.1. Marque(s):
 - 3.8.2.2. Type(s):

- 3.8.3. Lubrifiant mélangé au carburant
- 3.8.3.1. Pourcentage:
- 3.8.4. Refroidisseur d'huile: oui/non ⁽¹⁾
- 3.8.4.1. Dessin(s):
 - ou
- 3.8.4.1.1. Marque(s):
- 3.8.4.1.2. Type(s):
- 3.9. MOTEURS À GAZ (en cas de systèmes ayant une configuration différente, fournir les renseignements équivalents)
- 3.9.1. Carburant: GPL/GN-H/GN-L-GN-HL ⁽¹⁾
- 3.9.2. Régulateur(s) de pression ou vaporisateur/régulateur(s) de pression ⁽¹⁾
- 3.9.2.1. Marque(s):
- 3.9.2.2. Type(s):
- 3.9.2.3. Nombre d'étages de détente:
- 3.9.2.4. Pression à l'étage final
 - minimum: ... kPa
 - maximum: ... kPa
- 3.9.2.5. Nombre de points de réglage principaux:
- 3.9.2.6. Nombre de points de réglage du ralenti:
- 3.9.2.7. Numéro de réception CE conformément à la directive .../.../CE:
- 3.9.3. Système d'alimentation: unité de mélange/injection de gaz/injection de liquide/injection directe ⁽¹⁾
- 3.9.3.1. Réglage du rapport de mélange:
- 3.9.3.2. Description du système et/ou diagramme et schémas:
- 3.9.3.3. Numéro de réception CE conformément à la directive .../.../CE:
- 3.9.4. Unité de mélange
- 3.9.4.1. Nombre:
- 3.9.4.2. Marque(s):
- 3.9.4.3. Type(s):
- 3.9.4.4. Emplacement:
- 3.9.4.5. Possibilités de réglage:
- 3.9.4.6. Numéro de réception CE conformément à la directive .../.../CE:

- 3.9.5. Injection dans le collecteur d'admission
 - 3.9.5.1. Injection: monopoint/multipoint ⁽¹⁾
 - 3.9.5.2. Injection: continue/simultanée/séquentielle ⁽¹⁾
 - 3.9.5.3. Équipement d'injection
 - 3.9.5.3.1. Marque(s):
 - 3.9.5.3.2. Type(s):
 - 3.9.5.3.3. Possibilités de réglage:
 - 3.9.5.3.4. Numéro de réception CE conformément à la directive .../.../CE:
 - 3.9.5.4. Pompe d'alimentation (le cas échéant)
 - 3.9.5.4.1. Marque(s):
 - 3.9.5.4.2. Type(s):
 - 3.9.5.4.3. Numéro de réception CE conformément à la directive .../.../CE:
 - 3.9.5.5. Injecteur(s)
 - 3.9.5.5.1. Marque(s):
 - 3.9.5.5.2. Type(s):
 - 3.9.5.5.3. Numéro de réception CE conformément à la directive .../.../CE:
- 3.9.6. Injection directe
 - 3.9.6.1. Pompe d'injection/régulateur de pression ⁽¹⁾
 - 3.9.6.1.1. Marque(s):
 - 3.9.6.1.2. Type(s):
 - 3.9.6.1.3. Calage d'injection:
 - 3.9.6.1.4. Numéro de réception CE conformément à la directive .../.../CE:
 - 3.9.6.2. Injecteur(s)
 - 3.9.6.2.1. Marque(s):
 - 3.9.6.2.2. Type(s):
 - 3.9.6.2.3. Pression d'ouverture ou diagramme caractéristique ⁽²⁾:
 - 3.9.6.2.4. Numéro de réception CE conformément à la directive .../.../CE:
- 3.9.7. Bloc électronique de commande
 - 3.9.7.1. Marque(s):
 - 3.9.7.2. Type(s):
 - 3.9.7.3. Possibilités de réglage:

- 3.9.8. Équipement spécifique au gaz naturel
- 3.9.8.1. Variante 1 (uniquement dans le cas de réceptions de moteurs pour plusieurs compositions de carburant spécifiques)
- 3.9.8.1.1. Composition de carburant:
- méthane (CH_4): de base: ... % mole min. ... % mole max. ... % mole
- éthane (C_2H_6): de base: ... % mole min. ... % mole max. ... % mole
- propane (C_3H_8): de base: ... % mole min. ... % mole max. ... % mole
- butane (C_4H_{10}): de base: ... % mole min. ... % mole max. ... % mole
- C_5/C_5+ : de base: ... % mole min. ... % mole max. ... % mole
- oxygène (O_2): de base: ... % mole min. ... % mole max. ... % mole
- gaz inerte (N_2 , He, etc.): de base: ... % mole min. ... % mole max. ... % mole
- 3.9.8.1.2. Injecteur(s)
- 3.9.8.1.2.1. Marque(s):
- 3.9.8.1.2.2. Type(s):
- 3.9.8.1.3. Divers (le cas échéant): ...
- 3.9.8.1.4. Température du carburant
- minimum: ... K
- maximum: ... K
- à l'étage final du régulateur de pression pour les moteurs à gaz
- 3.9.8.1.5. Pression du carburant
- minimum: ... kPa
- maximum: ... kPa
- à l'étage final du régulateur de pression, pour les moteurs à GN uniquement
- 3.9.8.2. Variante 2 (uniquement dans le cas de réceptions de moteurs pour plusieurs compositions de carburant spécifiques)
4. TRANSMISSION (°)
- 4.1. Dessin du système de transmission:
- 4.2. Type (mécanique, hydraulique, électrique, etc.):
- 4.2.1. Description succincte des composants électriques/électroniques (le cas échéant):
- 4.3. Moment d'inertie du volant moteur:
- 4.3.1. Moment d'inertie supplémentaire au point mort:
- 4.4. Embrayage (type):
- 4.4.1. Conversion de couple maximale:

- 4.5. Boîte de vitesses
- 4.5.1. Type (manuelle/automatique/variation continue) ⁽¹⁾
- 4.5.2. Situation par rapport au moteur:
- 4.5.3. Mode de commande:
- 4.6. Rapports de démultiplication

| Combinaison de vitesse | Rapport de boîte (rapport entre le régime du moteur et la vitesse de rotation de l'arbre de sortie) | Rapport de pont (rapport entre la vitesse de rotation de l'arbre de sortie et la vitesse de rotation des roues motrices) | Démultiplication totale |
|---|---|--|-------------------------|
| Maximum pour variateur (variation continue) | | | |
| 1 | | | |
| 2 | | | |
| 3 | | | |
| ... | | | |
| Minimum pour variateur (variation continue) | | | |
| Marche arrière | | | |

- 4.7. Vitesse maximale du véhicule (en km/h) ^(*):
- 4.8. Tachymètre (dans le cas d'un tachygraphe, n'indiquer que la marque de réception)
- 4.8.1. Mode de fonctionnement et description du mécanisme d'entraînement:
- 4.8.2. Constante de l'instrument:
- 4.8.3. Tolérance du mécanisme de mesure (conformément au point 2.1.3 de l'annexe II de la directive 75/443/CEE):
- 4.8.4. Rapport total de transmission (conformément au point 2.1.2 de l'annexe II de la directive 75/443/CEE), ou données équivalentes:
- 4.8.5. Dessin du cadran du tachymètre ou des autres modes d'affichage:
- 4.9. Blocage du différentiel: oui/non/facultatif ⁽¹⁾
5. ESSIEUX
- 5.1. Description de chaque essieu:
- 5.2. Marque:
- 5.3. Type: ...
- 5.4. Position du ou des essieux rétractables:
- 5.5. Position du ou des essieux chargeables:
6. SUSPENSION
- 6.1. Dessin des organes de suspension:

- 6.2. Type et nature de la suspension de chaque essieu, groupe d'essieux ou roue:
 - 6.2.1. Réglage du niveau: oui/non/facultatif ⁽¹⁾
 - 6.2.2. Description succincte des composants électriques/électroniques (le cas échéant):
 - 6.2.3. Suspension pneumatique pour le ou les essieux moteurs: oui/non ⁽¹⁾
 - 6.2.3.1. Suspension de l' (ou des) essieu(x) moteur équivalente à une suspension pneumatique: oui/non ⁽¹⁾
 - 6.2.3.2. Fréquence et amortissement de l'oscillation de la masse suspendue:
- 6.3. Caractéristiques des éléments élastiques de la suspension (nature, caractéristiques des matériaux et dimensions):
- 6.4. Stabilisateurs: oui/non/facultatifs ⁽¹⁾
- 6.5. Amortisseurs: oui/non/facultatifs ⁽¹⁾
- 6.6. Pneumatiques et roues
 - 6.6.1. Combinaisons pneumatiques/roues (pour les pneumatiques, indiquer la désignation des dimensions, l'indice de capacité de charge minimale, le symbole de catégorie de vitesse minimale; pour les pneumatiques de la catégorie Z destinés à être montés sur des véhicules dont la vitesse maximale dépasse 300 km/h, des informations équivalentes sont indiquées; pour les roues, indiquer la ou les dimensions de la jante et le ou les décalages)
 - 6.6.1.1. Essieux
 - 6.6.1.1.1. Essieu n° 1:
 - 6.6.1.1.2. Essieu n° 2:
 - etc.
 - 6.6.1.2. Roue de secours, le cas échéant:
 - 6.6.2. Limite supérieure et limite inférieure des rayons de roulement
 - 6.6.2.1. Essieu n° 1:
 - 6.6.2.2. Essieu n° 2:
 - etc.
 - 6.6.3. Pression(s) des pneumatiques recommandée(s) par le constructeur: ... kPa
 - 6.6.4. Combinaison chenille/pneumatique/roue sur l'essieu avant et/ou arrière adaptée au type de véhicule, selon les recommandations du constructeur:
 - 6.6.5. Description succincte des unités de réserve provisoires, s'il y a lieu:
- 7. DIRECTION
 - 7.1. Schéma du/des essieu(x) directeur(s), avec indication de la géométrie:
 - 7.2. Mécanisme et commande
 - 7.2.1. Type de timonerie de direction (le cas échéant, préciser pour l'avant et l'arrière):
 - 7.2.2. Transmission aux roues (y compris les moyens autres que mécaniques; le cas échéant, préciser pour l'avant et l'arrière):
 - 7.2.2.1. Description succincte des composants électriques/électroniques (le cas échéant):

- 7.2.3. Mode d'assistance, s'il y a lieu:
- 7.2.3.1. Mode et schéma de fonctionnement, marque(s) et type(s):
- 7.2.4. Schéma de l'ensemble du mécanisme de direction, indiquant l'emplacement sur le véhicule des divers dispositifs influant sur le comportement de la direction:
- 7.2.5. Schéma(s) de la/des commande(s) de direction:
- 7.2.6. Plan de réglage et mode de réglage de la commande de direction, s'il y a lieu:
- 7.3. Angle de braquage maximal des roues
- 7.3.1. À droite: ... degrés; nombre de tours du volant (ou données équivalentes):
- 7.3.2. À gauche: ... degrés; nombre de tours du volant (ou données équivalentes):
8. FREINAGE
- Les renseignements suivants doivent être donnés avec, le cas échéant, indication des moyens d'identification:
- 8.1. Type et caractéristiques des freins (au sens du point 1.6 de l'annexe I de la directive 71/320/CEE), accompagnés d'un dessin (exemple: tambours ou disques, roues freinées, accouplement aux roues freinées, marque et type des montages mâchoire/plaquette et/ou des garnitures, surfaces de freinage effectives, rayons des tambours, mâchoires ou disques, masse des tambours, dispositifs de réglage, parties concernées des essieux et de la suspension):
- 8.2. Schéma de fonctionnement, description et/ou dessin des systèmes de freinage suivants (au sens du point 1.2 de l'annexe I de la directive 71/320/CEE), notamment en ce qui concerne les organes de transmission et de commande (conception, réglage, rapports de levier, accessibilité et emplacement de la commande, commandes à cliquets en cas de transmission mécanique, caractéristiques des principales parties de la timonerie, des cylindres et des pistons de commande, des cylindres de freins ou des composants équivalents pour les systèmes de freinage électriques)
- 8.2.1. Système de freinage de service:
- 8.2.2. Système de freinage auxiliaire:
- 8.2.3. Système de freinage de stationnement:
- 8.2.4. Système de freinage supplémentaire éventuel:
- 8.2.5. Système de freinage en cas de rupture d'attelage:
- 8.3. Commande et transmission des systèmes de freinage des véhicules conçus pour tracter une remorque:
- 8.4. Le véhicule est équipé pour tracter une remorque pourvue de freins de service électriques/pneumatiques/hydrauliques ⁽¹⁾: oui/non ⁽¹⁾
- 8.5. Dispositif antiblocage: oui/non/facultatif ⁽¹⁾:
- 8.5.1. Pour les véhicules équipés d'un dispositif antiblocage: description du fonctionnement du système (y compris tout élément électronique), schéma électrique, schéma des circuits hydrauliques ou pneumatiques:
- 8.6. Calculs et courbes établis conformément au point 1.1.4.2 de l'appendice de l'annexe II de la directive 71/320/CEE (ou de l'appendice de l'annexe XI, s'il y a lieu):
- 8.7. Description et/ou dessin du système d'alimentation en énergie (également dans le cas des systèmes de freinage assistés):
- 8.7.1. Dans le cas de systèmes de freinage à air comprimé, pression de service p₂ dans les réservoirs sous pression:
- 8.7.2. Dans le cas de systèmes de freinage à vide, niveau d'énergie initial dans les réservoirs:

- 8.8. Calcul du système de freinage: détermination du rapport entre la somme des forces de freinage à la périphérie des roues et la force exercée sur la commande:
- 8.9. Description succincte des systèmes de freinage (conformément au point 1.6 de l'addendum à l'appendice 1 de l'annexe IX de la directive 71/320/CEE):
- 8.10. En cas de demande d'exemption des essais des types I et/ou II ou III, indiquer le numéro du procès-verbal d'essai conformément à l'appendice 2 de l'annexe VII de la directive 71/320/CEE:
- 8.11. Détails concernant les types de systèmes de freinage d'endurance:
- 9. CARROSSERIE
 - 9.1. Type de carrosserie:
 - 9.2. Matériaux et modes de construction:
 - 9.3. Portes pour occupants, serrures et charnières
 - 9.3.1. Configuration et nombre des portes:
 - 9.3.1.1. Dimensions, sens et angle d'ouverture maximal des portes:
 - 9.3.2. Dessin des serrures et des charnières, et indication de leur emplacement dans les portes:
 - 9.3.3. Description technique des serrures et des charnières:
 - 9.3.4. Caractéristiques (notamment les dimensions) des entrées, des marchepieds et des poignées nécessaires, s'il y a lieu:
 - 9.4. Champ de vision (directive 77/649/CEE)
 - 9.4.1. Données suffisamment détaillées permettant d'identifier rapidement les repères primaires et de contrôler la position qu'ils occupent les uns par rapport aux autres et par rapport au point «R»:
 - 9.4.2. Dessin(s) ou photographie(s) montrant la position des éléments situés dans le champ de vision sur 180 degrés vers l'avant:
 - 9.5. Pare-brise et autres vitres
 - 9.5.1. Pare-brise
 - 9.5.1.1. Matériaux utilisés:
 - 9.5.1.2. Méthode de montage:
 - 9.5.1.3. Angle d'inclinaison:
 - 9.5.1.4. Numéro(s) de réception CE:
 - 9.5.1.5. Équipement(s) complémentaire(s) du pare-brise et leur emplacement, et description succincte des éventuels composants électriques/électroniques:
 - 9.5.2. Autres vitres
 - 9.5.2.1. Matériaux utilisés:
 - 9.5.2.2. Numéro(s) de réception CE:
 - 9.5.2.3. Description succincte des éventuels composants électriques/électroniques du mécanisme de lève-glace:
 - 9.5.3. Vitrage du toit ouvrant
 - 9.5.3.1. Matériaux utilisés:

- 9.5.3.2. Numéro(s) de réception CE:
- 9.5.4. Autres vitrages
- 9.5.4.1. Matériaux utilisés:
- 9.5.4.2. Numéro(s) de réception CE:
- 9.6. Essuie-glace(s) du pare-brise
- 9.6.1. Description technique détaillée (avec photographies ou dessins):
- 9.7. Lave-glace du pare-brise
- 9.7.1. Description technique détaillée (avec photographies ou dessins) ou, s'ils font l'objet d'une réception en tant qu'entité technique, le numéro de réception CE:
- 9.8. Dégivrage et désembuage
- 9.8.1. Description technique détaillée (avec photographies ou dessins):
- 9.8.2. Consommation électrique maximale: ... kW
- 9.9. Dispositifs de vision indirecte
- 9.9.1. Rétroviseurs/antévisionneurs (les renseignements doivent être donnés pour chaque rétroviseur/antévisionneur)
 - 9.9.1.1. Marque:
 - 9.9.1.2. Marque de réception CE:
 - 9.9.1.3. Variante:
 - 9.9.1.4. Dessin(s) identifiant le rétroviseur/antévisionneur et montrant son emplacement par rapport à la structure du véhicule:
 - 9.9.1.5. Mode de fixation, y compris en ce qui concerne la partie de la structure du véhicule où le rétroviseur/antévisionneur est fixé:
 - 9.9.1.6. Équipement en option pouvant restreindre le champ de vision vers l'arrière:
 - 9.9.1.7. Description succincte des (éventuels) composants électroniques du système de réglage: ...
- 9.9.2. Dispositifs de vision indirecte autres que les rétroviseurs/antévisionneurs
 - 9.9.2.1. Type et caractéristiques (notamment description complète du dispositif):
 - 9.9.2.1.1. Dans le cas d'un dispositif à caméra-moniteur, distance de détection (en millimètres), contraste, échelle de luminance, correction des reflets, performance d'affichage (noir et blanc/couleur), fréquence de répétition des images, portée de luminance du moniteur:
 - 9.9.2.1.2. Dessins suffisamment détaillés pour permettre l'identification du dispositif complet, y compris les modalités d'installation; les dessins doivent indiquer l'emplacement prévu pour la marque d'homologation CE.
- 9.10. Aménagement intérieur
 - 9.10.1. Protection intérieure des occupants (directive 74/60/CEE)
 - 9.10.1.1. Dessins ou photographies montrant la position des parties en saillie:
 - 9.10.1.2. Photographie ou dessin montrant la ligne de référence et la surface limitée (point 2.3.1 de l'annexe I de la directive 74/60/CEE):

- 9.10.1.3. Photographies, dessins et/ou vue éclatée montrant les parties de l'habitacle autres que les rétroviseurs intérieurs, les matériaux utilisés, la disposition des commandes, le toit ainsi que le toit ouvrant, les dossiers, les sièges et la partie arrière des sièges (point 3.2 de l'annexe I de la directive 74/60/CEE):
- 9.10.2. Aménagement et identification des commandes, des témoins et des indicateurs
- 9.10.2.1. Photographies et/ou dessins de la disposition des symboles, des commandes, des témoins et des indicateurs:
- 9.10.2.2. Photographies et/ou dessins montrant le mode d'identification des commandes, des témoins et des indicateurs, ainsi que des parties du véhicule visées dans la directive 78/316/CEE:
- 9.10.2.3. Tableau récapitulatif

Le véhicule est équipé des commandes, des témoins et des indicateurs suivants conformément aux annexes II et III de la directive 78/316/CEE:

Contrôles, témoins et indicateurs dont l'identification est obligatoire, et symboles à utiliser à cette fin

| Numéro de symbole | Dispositif | Commande/indicateur disponible (1) | Identifié par symbole (1) | Emplacement (2) | Témoin disponible | Identifié par symbole (1) | Emplacement (2) |
|-------------------|---|------------------------------------|---------------------------|-----------------|-------------------|---------------------------|-----------------|
| 1 | Interrupteur général | OK (10) | | | | | |
| 2 | Feux de croisement | | | | | | |
| 3 | Feux de route | | | | | | |
| 4 | Feux de position (latéraux) | | | | | | |
| 5 | Feux de brouillard avant | | | | | | |
| 6 | Feux de brouillard arrière | | | | | | |
| 7 | Dispositif de réglage de l'inclinaison des phares | | | | | | |
| 8 | Feux de stationnement | | | | | | |
| 9 | Indicateurs de direction | | | | | | |
| 10 | Signal de détresse | | | | | | |
| 11 | Essuie-glace(s) du pare-brise | | | | | | |
| 12 | Lave-glace du pare-brise | | | | | | |
| 13 | Essuie-glace et lave-glace combinés du pare-brise | | | | | | |
| 14 | Lave-phares | | | | | | |
| 15 | Désembuage et dégivrage | | | | | | |
| 16 | Désembuage et dégivrage de la lunette arrière | | | | | | |
| 17 | Ventilateur | | | | | | |
| 18 | Préchauffage diesel | | | | | | |
| 19 | Dispositif de démarrage à froid | | | | | | |
| 20 | Défaillance des freins | | | | | | |
| 21 | Jauge de carburant | | | | | | |
| 22 | Charge de la batterie | | | | | | |
| 23 | Température du liquide de refroidissement | | | | | | |

(1) x = oui
 - = non, ou disponible séparément
 o = en option.

(2) d = directement sur la commande, l'indicateur ou le témoin
 c = dans le voisinage immédiat.

Contrôles, témoins et indicateurs dont l'identification, lorsqu'ils sont installés, est facultative, et symboles à utiliser pour les identifier

| Número de symbole | Dispositif | Commande/indicateur disponible (1) | Identifié par symbole (1) | Emplacement (2) | Témoin disponible | Identifié par symbole (1) | Emplacement (2) |
|-------------------|---|------------------------------------|---------------------------|-----------------|-------------------|---------------------------|-----------------|
| 1 | Frein de stationnement | | | | | | |
| 2 | Essuie-glace de la lunette arrière | | | | | | |
| 3 | Lave-glace de la lunette arrière | | | | | | |
| 4 | Essuie-glace et lave-glace combinés de la lunette arrière | | | | | | |
| 5 | Essuie-glaces intermittents du pare-brise | | | | | | |
| 6 | Avertisseur sonore (klaxon) | | | | | | |
| 7 | Capot | | | | | | |
| 8 | Porte du coffre | | | | | | |
| 9 | Ceintures de sécurité | | | | | | |
| 10 | Pression d'huile moteur | | | | | | |
| 11 | Essence sans plomb | | | | | | |
| ... | | | | | | | |
| ... | | | | | | | |
| ... | | | | | | | |

(1) x = oui

- = non, ou disponible séparément

o = en option.

(2) d = directement sur la commande, l'indicateur ou le témoin

c = dans le voisinage immédiat.

9.10.3. Sièges

9.10.3.1. Nombre:

9.10.3.2. Emplacement et disposition:

9.10.3.2.1. Nombre de places assises:

9.10.3.2.2. Place(s) assise(s) conçue(s) pour être utilisée(s) uniquement lorsque le véhicule est à l'arrêt:

9.10.3.3. Masse:

9.10.3.4. Caractéristiques: pour les sièges non réceptionnés CE en tant que composants, description et dessin:

9.10.3.4.1. des sièges et de leurs ancrages:

9.10.3.4.2. du système de réglage:

9.10.3.4.3. du système de déplacement et de verrouillage:

9.10.3.4.4. de l'ancrage des ceintures de sécurité (s'il est incorporé aux sièges):

9.10.3.4.5. des parties du véhicule utilisées comme ancrages:

9.10.3.5. Coordonnées ou dessin du point R (*)

9.10.3.5.1. Siège du conducteur:

9.10.3.5.2. Autres places assises:

- 9.10.3.6. Inclinaison prévue du dossier
- 9.10.3.6.1. Siège du conducteur:
- 9.10.3.6.2. Autres places assises:
- 9.10.3.7. Gamme de réglage du siège
- 9.10.3.7.1. Siège du conducteur:
- 9.10.3.7.2. Autres places assises:
- 9.10.4. Appuie-tête
- 9.10.4.1. Type(s) d'appuie-tête: intégré/rapporté/séparé ⁽¹⁾
- 9.10.4.2. Numéro(s) de réception, le cas échéant:
- 9.10.4.3. Pour les appuie-tête non encore réceptionnés
- 9.10.4.3.1. Description détaillée de l'appuie-tête, indiquant en particulier la nature du ou des matériaux de rembourrage et, le cas échéant, l'emplacement et les spécifications des renforts et des pièces d'ancrage du ou des types de sièges pour lesquels la réception est demandée:
- 9.10.4.3.2. Dans le cas d'un appuie-tête «séparé»
- 9.10.4.3.2.1. Description détaillée de la zone de la structure sur laquelle l'appuie-tête doit être monté:
- 9.10.4.3.2.2. Schémas cotés des parties caractéristiques de la structure et de l'appuie-tête:
- 9.10.5. Système de chauffage de l'habitacle
- 9.10.5.1. Description succincte du type de véhicule en ce qui concerne le système de chauffage si ledit système utilise la chaleur du liquide de refroidissement du moteur:
- 9.10.5.2. Description détaillée du type de véhicule en ce qui concerne le système de chauffage si ledit système utilise l'air de refroidissement ou les gaz d'échappement du moteur comme source de chaleur, comprenant les éléments suivants:
- 9.10.5.2.1. Schéma du système de chauffage indiquant son emplacement dans le véhicule:
- 9.10.5.2.2. Schéma de l'échangeur de chaleur pour les systèmes utilisant la chaleur des gaz d'échappement, ou schéma des dispositifs dans lesquels l'échange a lieu (pour les systèmes de chauffage utilisant la chaleur de l'air de refroidissement du moteur):
- 9.10.5.2.3. Vue en coupe de l'échangeur de chaleur ou des dispositifs dans lesquels a lieu l'échange de chaleur, avec indication de l'épaisseur des parois, des matériaux utilisés et des caractéristiques de la surface:
- 9.10.5.2.4. Spécifications d'autres éléments importants du système de chauffage, tels que le rotor du ventilateur, en ce qui concerne le mode de construction et les données techniques:
- 9.10.5.3. Description succincte du véhicule en ce qui concerne le système de chauffage à combustion et le contrôle automatique:
- 9.10.5.3.1. Schéma du chauffage à combustion, du système d'admission d'air, du système d'échappement, du réservoir de carburant, du système d'alimentation en carburant (y compris les soupapes) et des raccords électriques, montrant leur emplacement dans le véhicule.
- 9.10.5.4. Consommation électrique maximale: ... kW
- 9.10.6. Composants ayant une influence sur le comportement de la commande de direction en cas de choc (directive 74/297/CEE)
- 9.10.6.1. Description détaillée, illustrée d'une ou de plusieurs photographies et/ou d'un ou de plusieurs dessins, du type de véhicule en ce qui concerne la structure, les dimensions, la forme et les matériaux de la partie du véhicule située devant la commande de direction, y compris les composants destinés à absorber l'énergie cinétique en cas de choc contre la commande de direction:

- 9.10.6.2. Photographie(s) et/ou dessin(s) des éléments autres que ceux visés au point 9.10.6.1 désignés par le constructeur, en accord avec le service technique, comme éléments ayant une incidence sur le comportement de la commande de direction en cas de choc:
- 9.10.7. Comportement au feu de matériaux utilisés dans l'aménagement intérieur de certaines catégories de véhicules à moteur (directive 95/28/CE)
- 9.10.7.1. Matériau(x) utilisé(s) pour la garniture intérieure du toit
- 9.10.7.1.1. Numéro(s) de réception CE du (des) composant(s), s'il(s) est (sont) connu(s):
- 9.10.7.1.2. Pour les matériaux non réceptionnés
- 9.10.7.1.2.1. Matériau(x) de base/désignation: .../...
- 9.10.7.1.2.2. Matériau composite/simple ⁽¹⁾, nombre de couches ⁽¹⁾:
- 9.10.7.1.2.3. Type de revêtement ⁽¹⁾:
- 9.10.7.1.2.4. Épaisseur maximale/minimale: .../... mm
- 9.10.7.2. Matériau(x) utilisé(s) pour les parois arrière et latérales
- 9.10.7.2.1. Numéro(s) de réception CE du (des) composant(s), s'il(s) est (sont) connu(s):
- 9.10.7.2.2. Pour les matériaux non réceptionnés
- 9.10.7.2.2.1. Matériau(x) de base/désignation: .../...
- 9.10.7.2.2.2. Matériau composite/simple ⁽¹⁾, nombre de couches ⁽¹⁾:
- 9.10.7.2.2.3. Type de revêtement ⁽¹⁾:
- 9.10.7.2.2.4. Épaisseur maximale/minimale: .../... mm
- 9.10.7.3. Matériau(x) utilisé(s) pour le plancher
- 9.10.7.3.1. Numéro(s) de réception CE du (des) composant(s), s'il(s) est (sont) connu(s):
- 9.10.7.3.2. Pour les matériaux non réceptionnés
- 9.10.7.3.2.1. Matériau(x) de base/désignation: .../...
- 9.10.7.3.2.2. Matériau composite/simple ⁽¹⁾, nombre de couches ⁽¹⁾:
- 9.10.7.3.2.3. Type de revêtement ⁽¹⁾:
- 9.10.7.3.2.4. Épaisseur maximale/minimale: .../... mm
- 9.10.7.4. Matériau(x) utilisé(s) pour le capitonnage des sièges:
- 9.10.7.4.1. Numéro(s) de réception CE du (des) composant(s), s'il(s) est (sont) connu(s):
- 9.10.7.4.2. Pour les matériaux non réceptionnés
- 9.10.7.4.2.1. Matériau(x) de base/désignation: .../...
- 9.10.7.4.2.2. Matériau composite/simple ⁽¹⁾, nombre de couches ⁽¹⁾:
- 9.10.7.4.2.3. Type de revêtement ⁽¹⁾:

- 9.10.7.4.2.4. Épaisseur maximale/minimale: .../... mm
- 9.10.7.5. Matériau(x) utilisé(s) pour les conduits de chauffage et de ventilation:
 - 9.10.7.5.1. Numéro(s) de réception CE du (des) composant(s), s'il(s) est (sont) connu(s):
 - 9.10.7.5.2. Pour les matériaux non réceptionnés
 - 9.10.7.5.2.1. Matériau(x) de base/désignation: .../...
 - 9.10.7.5.2.2. Matériau composite/simple ⁽¹⁾, nombre de couches ⁽¹⁾:
 - 9.10.7.5.2.3. Type de revêtement ⁽¹⁾:
 - 9.10.7.5.2.4. Épaisseur maximale/minimale: .../... mm
- 9.10.7.6. Matériau(x) utilisé(s) pour les porte-bagages
 - 9.10.7.6.1. Numéro(s) de réception CE du (des) composant(s), s'il(s) est (sont) connu(s):
 - 9.10.7.6.2. Pour les matériaux non réceptionnés
 - 9.10.7.6.2.1. Matériau(x) de base/désignation: .../...
 - 9.10.7.6.2.2. Matériau composite/simple ⁽¹⁾, nombre de couches ⁽¹⁾:
 - 9.10.7.6.2.3. Type de revêtement ⁽¹⁾:
 - 9.10.7.6.2.4. Épaisseur maximale/minimale: .../... mm
- 9.10.7.7. Matériaux utilisés à d'autres fins
 - 9.10.7.7.1. Utilisations prévues:
 - 9.10.7.7.2. Numéro(s) de réception CE du (des) composant(s), s'il(s) est (sont) connu(s):
 - 9.10.7.7.3. Pour les matériaux non réceptionnés
 - 9.10.7.7.3.1. Matériau(x) de base/désignation: .../...
 - 9.10.7.7.3.2. Matériau composite/simple ⁽¹⁾, nombre de couches ⁽¹⁾:
 - 9.10.7.7.3.3. Type de revêtement ⁽¹⁾:
 - 9.10.7.7.3.4. Épaisseur maximale/minimale: .../... mm
- 9.10.7.8. Composants réceptionnés en tant que dispositifs complets (sièges, cloisons, porte-bagages, etc.)
 - 9.10.7.8.1. Numéro(s) de réception CE du (des) composant(s):
 - 9.10.7.8.2. Pour le dispositif complet: siège, cloison, porte-bagages, etc. ⁽¹⁾
- 9.11. Saillies extérieures (directive 74/483/CEE et directive 92/114/CEE)
 - 9.11.1. Vue d'ensemble (dessins ou photographies) montrant la position des éléments saillants:

- 9.11.2. Dessins et/ou photographies, le cas échéant, d'éléments tels que les montants de porte et de fenêtre, les grilles de prise d'air, les grilles de radiateur, le lave-glace du pare-brise, les gouttières, les poignées, les glissières, les clapets, les charnières et les serrures de porte, les crochets, les anneaux, les baguettes, les insignes, les emblèmes et les évidements décoratifs, ainsi que de toute autre saillie extérieure et partie de la surface extérieure pouvant être considérée comme essentielle (par exemple, les dispositifs d'éclairage). Au cas où les composants énumérés ci-dessus ne sont pas essentiels, ils peuvent être remplacés, à des fins de documentation, par des photographies, accompagnées si nécessaire des dimensions et/ou d'un texte:
- 9.11.3. Dessins des parties de la surface extérieure conformément au point 6.9.1 de l'annexe I de la directive 74/483/CEE:
- 9.11.4. Dessin des pare-chocs:
- 9.11.5. Dessin de la ligne de plancher:
- 9.12. Ceintures de sécurité et/ou autres systèmes de retenue
- 9.12.1. Nombre et emplacement des ceintures de sécurité et des systèmes de retenue, et sièges sur lesquels ils peuvent être utilisés:

(G = côté gauche, D = côté droit, C = centre)

| | Marque complète de réception CE | Variante, le cas échéant | Dispositif de réglage en hauteur (indiquer oui/non/facultatif) |
|--|---------------------------------|--------------------------|--|
| Première rangée de sièges | G | | |
| | C | | |
| | D | | |
| Deuxième rangée de sièges ⁽¹⁾ | G | | |
| | C | | |
| | D | | |

⁽¹⁾ Le tableau peut être étendu si nécessaire pour les véhicules équipés de plus de deux rangées de sièges ou de plus de trois sièges par rangée.

- 9.12.2. Nature et emplacement des systèmes de retenue complémentaires (indiquer oui/non/facultatifs) ⁽¹⁾

(G = côté gauche, D = côté droit, C = centre)

| | Airbag frontal | Airbag latéral | Tendeur de sangle de la ceinture |
|--|----------------|----------------|----------------------------------|
| Première rangée de sièges | G | | |
| | C | | |
| | D | | |
| Deuxième rangée de sièges ⁽¹⁾ | G | | |
| | C | | |
| | D | | |

⁽¹⁾ Le tableau peut être étendu si nécessaire pour les véhicules équipés de plus de deux rangées de sièges ou de plus de trois sièges par rangée.

- 9.12.3. Nombre et emplacement des points d'ancrage des ceintures de sécurité, et preuve de leur conformité à la directive 76/115/CEE (c'est-à-dire numéro de réception CE ou procès-verbal d'essai):
- 9.12.4. Description succincte des composants électriques/électroniques (le cas échéant):
- 9.13. Points d'ancrage des ceintures de sécurité
- 9.13.1. Photographies et/ou dessins de la carrosserie montrant l'emplacement et les dimensions des points d'ancrage réels et effectifs, avec indication des points «R»:
- 9.13.2. Dessins des points d'ancrage des ceintures et des parties de la structure du véhicule auxquels ils sont fixés (avec indication de la nature des matériaux utilisés):

9.13.3. Désignation des types (**) de ceintures de sécurité dont l'installation aux points d'ancrage dont le véhicule est pourvu est autorisée:

| | | Emplacement des points d'ancrage | |
|-------------------------------|--|--|--------------------|
| | | Structure du véhicule | Structure du siège |
| Première rangée de sièges | | | |
| Siège de droite | <ul style="list-style-type: none"> Points d'ancrage inférieurs Points d'ancrage supérieurs | <ul style="list-style-type: none"> extérieur intérieur | |
| Siège central | <ul style="list-style-type: none"> Points d'ancrage inférieurs Points d'ancrage supérieurs | <ul style="list-style-type: none"> droit gauche | |
| Siège de gauche | <ul style="list-style-type: none"> Points d'ancrage inférieurs Points d'ancrage supérieurs | <ul style="list-style-type: none"> extérieur intérieur | |
| Deuxième rangée de sièges (1) | | | |
| Siège de droite | <ul style="list-style-type: none"> Points d'ancrage inférieurs Points d'ancrage supérieurs | <ul style="list-style-type: none"> extérieur intérieur | |
| Siège central | <ul style="list-style-type: none"> Points d'ancrage inférieurs Points d'ancrage supérieurs | <ul style="list-style-type: none"> droit gauche | |
| Siège de gauche | <ul style="list-style-type: none"> Points d'ancrage inférieurs Points d'ancrage supérieurs | <ul style="list-style-type: none"> extérieur intérieur | |

(1) Le tableau peut être étendu si nécessaire pour les véhicules équipés de plus de deux rangées de sièges ou de plus de trois sièges par rangée.

9.13.4. Description d'un type particulier de ceinture de sécurité dont un point d'ancrage est fixé au dossier du siège ou comporte un dispositif de dissipation d'énergie:

9.14. Emplacement pour plaques d'immatriculation arrière (indiquer la plage de dimension s'il y a lieu et joindre des dessins, le cas échéant)

9.14.1. Hauteur du bord supérieur par rapport à la surface de la chaussée:

9.14.2. Hauteur du bord inférieur par rapport à la surface de la chaussée:

9.14.3. Distance entre le centre de la plaque et le plan longitudinal médian du véhicule:

9.14.4. Distance par rapport au flanc gauche du véhicule:

9.14.5. Dimensions (longueur × largeur):

9.14.6. Inclinaison du plan de la plaque par rapport à la verticale:

9.14.7. Angle de visibilité dans le plan horizontal:

9.15. Protection arrière contre l'encastrement (directive 70/221/CEE)

9.15.0. Présence: oui/non/incomplète (1)

9.15.1. Dessins des parties du véhicule intervenant dans la protection arrière contre l'encastrement, à savoir dessin du véhicule et/ou du châssis indiquant l'emplacement et la fixation de l'essieu arrière le plus large, et dessin des fixations et/ou du support du dispositif de protection arrière contre l'encastrement. Si la protection arrière contre l'encastrement n'est pas assurée par un dispositif spécial, le dessin doit faire clairement apparaître que les dimensions requises sont respectées:

- 9.15.2. Lorsque cette protection est assurée par un dispositif spécial, description complète et/ou dessin dudit dispositif (y compris les fixations et le support) ou numéro de réception CE, si ce dispositif a été réceptionné en tant qu'entité technique:
- 9.16. Recouvrement des roues (directive 78/549/CEE)
- 9.16.1. Description sommaire du type de véhicule en ce qui concerne le recouvrement des roues:
- 9.16.2. Dessins détaillés des éléments recouvrant les roues et de leur position sur le véhicule avec indication des cotes précisées à la figure 1 de l'annexe I de la directive 78/549/CEE, en tenant compte des combinaisons pneumatiques/roues extrêmes:
- 9.17. Plaques et inscriptions réglementaires (directive 76/114/CEE)
- 9.17.1. Photographies et/ou dessins montrant l'emplacement des plaques et des inscriptions réglementaires et du numéro de châssis:
- 9.17.2. Photographies et/ou dessins montrant la partie officielle des plaques et des inscriptions (exemple, avec indication des dimensions):
- 9.17.3. Photographies et/ou dessins du numéro de châssis (exemple, avec indication des dimensions):
- 9.17.4. Déclaration sur la conformité aux prescriptions du point 1.1.1 de l'annexe II de la directive 76/114/CEE, établie par le constructeur
- 9.17.4.1. Signification des caractères utilisés dans la deuxième partie et, le cas échéant, dans la troisième partie, pour satisfaire aux exigences de la section 5.3 de la norme ISO 3779:1983:
- 9.17.4.2. Si des caractères sont utilisés dans la deuxième partie pour satisfaire aux exigences de la section 5.4 de la norme ISO 3779:1983, indiquer ces caractères:
- 9.18. Suppression des parasites radioélectriques
- 9.18.1. Description et dessins/photographies des formes et des matières de la partie de la carrosserie constituant le compartiment moteur et la partie de l'habitacle qui en est la plus proche:
- 9.18.2. Dessins ou photographies de l'emplacement des éléments métalliques situés dans le compartiment moteur (appareils de chauffage, roue de secours, filtre à air, mécanisme de direction, etc.):
- 9.18.3. Liste des éléments de l'équipement d'antiparasitage, avec dessin:
- 9.18.4. Indications de la valeur nominale des résistances en courant continu et, pour les câbles d'allumage résistifs, indication de la résistance nominale par mètre:
- 9.19. Protection latérale (directive 89/297/CEE)
- 9.19.0. Présence: oui/non/incomplète ⁽¹⁾
- 9.19.1. Dessin des parties du véhicule importantes en termes de protection latérale, c'est-à-dire dessin du véhicule et/ou du châssis indiquant l'emplacement et le support du ou des essieu(x), dessin des fixations et/ou du support du ou des dispositif(s) de protection latérale. Si la protection latérale n'est pas assurée par un dispositif spécial, le dessin doit faire clairement apparaître que les dimensions requises sont respectées:
- 9.19.2. Si le véhicule est pourvu d'un ou de plusieurs dispositif(s) de protection latérale, description complète et/ou dessin de ce(s) dispositif(s) (y compris les fixations et le support), et de son (leur) numéro(s) de réception CE:
- 9.20. Système antiprojection (directive 91/226/CEE)
- 9.20.0. Présence: oui/non/incomplète ⁽¹⁾
- 9.20.1. Description succincte du véhicule en ce qui concerne son système antiprojection et ses composants:

- 9.20.2. Dessins détaillés du système antiprojection et de son emplacement sur le véhicule, avec indication des dimensions visées aux figures 1 à 7 de l'annexe III de la directive 91/226/CEE, en tenant compte des combinaisons pneumatiques/roues extrêmes:
- 9.20.3. Numéro(s) de réception CE du ou des système(s) antiprojection, le cas échéant:
- 9.21. Résistance à l'impact latéral (directive 96/27/CE)
- 9.21.1. Description détaillée, incluant des photographies et/ou des dessins, du type de véhicule en ce qui concerne les dimensions, la conception et les matériaux constitutifs, des parois latérales du compartiment des passagers (extérieur et intérieur), incluant des précisions sur le système de protection, le cas échéant:
- 9.22. Protection avant contre l'encastrement
- 9.22.1. Dessin des parties du véhicule en rapport avec la protection avant contre l'encastrement, c'est-à-dire dessin du véhicule et/ou du châssis indiquant la position et le mode de montage et/ou de fixation de la protection avant contre l'encastrement. Si la protection contre l'encastrement n'est pas assurée par un dispositif spécial, le dessin doit clairement faire apparaître que les dimensions requises sont respectées:
- 9.22.2. Dans le cas d'un dispositif spécial, description complète et/ou dessin de la protection avant contre l'encastrement (y compris les supports et fixations) ou, en cas de réception en tant qu'entité technique, numéro de réception CE:
- 9.23. Protection des piétons
- 9.23.1. Une description détaillée comprenant des photographies et/ou des dessins du véhicule en ce qui concerne la structure, les dimensions, les lignes de référence significatives et les matériaux constitutifs de la partie frontale du véhicule (intérieur et extérieur) est fournie. Cette description contient des précisions sur tout système de protection active installé.
10. DISPOSITIFS D'ÉCLAIRAGE ET DE SIGNALISATION LUMINEUSE
- 10.1. Liste de tous les dispositifs (nombre, marque, modèle, marque de réception CE, intensité maximale des feux de route, couleur, témoin):
- 10.2. Dessin montrant l'emplacement des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse:
- 10.3. Pour tous les feux et catadioptrés mentionnés dans la directive 76/756/CEE, fournir les renseignements suivants (par écrit et/ou sous forme de schémas)
- 10.3.1. Dessin montrant l'étendue de la plage éclairante:
- 10.3.2. Méthode employée pour définir la surface apparente (point 2.10 des documents visés à l'annexe II, point 1, de la directive 76/756/CEE):
- 10.3.3. Axe de référence et centre de référence:
- 10.3.4. Mode de fonctionnement des feux occultables:
- 10.3.5. Dispositions spécifiques pour le montage et le câblage:
- 10.4. Feux de croisement: orientation normale mesurée conformément au point 6.2.6.1 des documents visés à l'annexe II, point 1, de la directive 76/756/CEE:
- 10.4.1. Valeur du réglage initial:
- 10.4.2. Emplacement de l'indication:
- 10.4.3. Description/dessin ⁽¹⁾ et type du dispositif de réglage des feux (automatique, manuel par échelon, continu, etc.): ...
- 10.4.4. Dispositif de commande: ...
- 10.4.5. Points de repère: ...
- 10.4.6. Repères indiquant les états de charge du véhicule: ...
- } Ne concerne que les véhicules équipés d'un dispositif de réglage des phares

- 10.5. Description succincte des composants électriques/électroniques autres que les feux (le cas échéant):
11. LIAISONS ENTRE VÉHICULES TRACTEURS ET REMORQUES ET SEMI-REMORQUES
- 11.1. Classe et type du ou des dispositif(s) d'attelage monté(s) ou à monter:
- 11.2. Caractéristiques D, U, S et V du ou des dispositifs d'attelage montés, ou caractéristiques minimales D, U, S et V du ou des dispositifs d'attelage à monter: ... daN
- 11.3. Instructions concernant la mise en place du dispositif d'attelage sur le véhicule et photographies ou dessins des points d'attache sur le véhicule indiqués par le constructeur, informations complémentaires si le type d'attelage en cause est réservé à certaines variantes de la version du véhicule type:
- 11.4. Informations concernant la mise en place de supports ou de socles de remorquage spéciaux:
- 11.5. Numéro(s) de réception CE:
12. DIVERS
- 12.1. Avertisseur(s) sonore(s)
- 12.1.1. Emplacement, mode de fixation, mise en place et orientation du dispositif, avec les dimensions:
- 12.1.2. Nombre de dispositifs:
- 12.1.3. Numéro(s) de réception CE:
- 12.1.4. Schéma du circuit électrique/pneumatique (¹):
- 12.1.5. Tension ou pression nominale:
- 12.1.6. Dessin du support:
- 12.2. Dispositifs de protection contre une utilisation non autorisée du véhicule
- 12.2.1. Dispositif de protection
- 12.2.1.1. Description détaillée du type de véhicule en ce qui concerne l'aménagement et la construction de la commande ou de l'organe sur lequel le dispositif de protection agit:
- 12.2.1.2. Dessins du dispositif de protection et de son montage sur le véhicule:
- 12.2.1.3. Description technique du dispositif:
- 12.2.1.4. Précisions concernant les combinaisons de verrouillage utilisées:
- 12.2.1.5. Dispositif d'immobilisation du véhicule
- 12.2.1.5.1. Numéro(s) de réception CE, si disponible:
- 12.2.1.5.2. Pour les dispositifs d'immobilisation non encore réceptionnés
- 12.2.1.5.2.1. Description technique détaillée du dispositif d'immobilisation du véhicule et des mesures prises pour éviter un déclenchement intempestif:
- 12.2.1.5.2.2. Système(s) sur le(s)quel(s) le dispositif d'immobilisation du véhicule agit:
- 12.2.1.5.2.3. Nombre de codes interchangeables effectifs, le cas échéant:
- 12.2.2. Système d'alarme, éventuellement
- 12.2.2.1. Numéro(s) de réception CE, si disponible:

- 12.2.2.2. Pour les systèmes d'alarme non encore réceptionnés
- 12.2.2.2.1. Description détaillée du système d'alarme et des pièces du véhicule en relation avec le système d'alarme installé:
- 12.2.2.2.2. Listes des composants principaux constituant le système d'alarme:
- 12.2.3. Description succincte des composants électriques/électroniques (le cas échéant):
- 12.3. Dispositif(s) de remorquage
- 12.3.1. Avant: crochet/anneau/autres (¹)
- 12.3.2. Arrière: crochet/anneau/autres/néant (¹)
- 12.3.3. Dessin ou photographie du châssis ou de la partie du véhicule concernée montrant l'emplacement, la construction et le montage du ou des dispositif(s) de remorquage:
- 12.4. Précisions concernant tout dispositif étranger au moteur conçu pour agir sur la consommation de carburant (au cas où un tel dispositif ne serait pas traité sous d'autres rubriques):
- 12.5. Précisions concernant tout dispositif étranger au moteur conçu pour réduire les émissions sonores (au cas où de tels dispositifs ne seraient pas traités sous d'autres rubriques):
- 12.6. Limiteurs de vitesse (directive 92/24/CEE)
- 12.6.1. Constructeur(s):
- 12.6.2. Type(s):
- 12.6.3. Numéro(s) de réception CE, le cas échéant:
- 12.6.4. Vitesse ou gamme de vitesse sur lesquelles la limitation de vitesse peut être réglée: ... km/h
- 12.7. Tableau relatif à l'installation et à l'utilisation d'émetteurs de radiofréquences dans le(s) véhicule(s), s'il y a lieu:

| Bandes de fréquences (Hz) | Puissance de sortie maximale (W) | Position de l'antenne sur le véhicule, conditions spécifiques d'installation et/ou d'utilisation |
|---------------------------|----------------------------------|--|
| | | |

La personne qui introduit la demande de réception doit également fournir, le cas échéant:

Appendice 1

Une liste, précisant la/les marque(s) et le(s) type(s), de tous les composants électriques et/ou électroniques ne figurant pas précédemment sur une liste auxquels s'applique la présente directive (voir points 2.1.9. et 2.1.10 de la directive 2004/104/CE).

Appendice 2

Un schéma ou un dessin de la disposition générale des composants électriques/électroniques (concernés par la directive 2004/104/CE) et de leurs câblages.

Appendice 3

Description du véhicule choisi pour représenter le type

Type de carrosserie:

Conduite à gauche ou conduite à droite:

Empattement:

Appendice 4

Rapport(s) d'essais pertinent(s) fourni(s) par le fabricant ou par des laboratoires approuvés/accrédités pour l'obtention de la fiche de réception.

- 12.7.1. Véhicule équipé d'un système radar à courte portée dans la bande de fréquences des 24 GHz: oui/non (biffer la mention inutile)
- 12.7.2. Véhicule équipé d'un système radar à courte portée dans la bande de fréquences des 79 GHz: oui/non (biffer la mention inutile).
13. DISPOSITIONS PARTICULIÈRES CONCERNANT LES VÉHICULES DESTINÉS AU TRANSPORT DE PASSAGERS ET COMPORTANT, OUTRE LE SIÈGE DU CONDUCTEUR, PLUS DE HUIT PLACES ASSISSES
- 13.1. Classe de véhicule (classe I, classe II, classe III, classe A, classe B):
- 13.1.1. Numéro de réception CE de la carrosserie réceptionnée en tant qu'entité technique: ...
- 13.1.2. Types de châssis sur lesquels la carrosserie réceptionnée CE peut être installée [constructeur(s) et type(s) de véhicule incomplet(s)]:
- 13.2. Superficie disponible pour les passagers (en m²):
- 13.2.1. Totale (S₀):
- 13.2.2. Impériale (S_{0a}) ⁽¹⁾:
- 13.2.3. Premier niveau (S_{0b}) ⁽¹⁾:
- 13.2.4. Pour les passagers debout (S₁):
- 13.3. Nombre de passagers (assis et debout):
- 13.3.1. Total (N):
- 13.3.2. Impériale (N_a) ⁽¹⁾:
- 13.3.3. Premier niveau (N_b) ⁽¹⁾:
- 13.4. Nombre de passagers assis:
- 13.4.1. Total (A):
- 13.4.2. Impériale (A_a) ⁽¹⁾:
- 13.4.3. Premier niveau (A_b) ⁽¹⁾:
- 13.5. Nombre de portes de service:
- 13.6. Nombre d'issues de secours (portes, fenêtres, trappes d'évacuation, escalier intérieur et demi-escalier):
- 13.6.1. Total:
- 13.6.2. Impériale ⁽¹⁾:
- 13.6.3. Premier niveau ⁽¹⁾:
- 13.7. Volume des compartiments à bagages (en m³):
- 13.8. Surface destinée à recevoir des bagages sur le toit (en m²):
- 13.9. Dispositifs techniques facilitant l'accès aux véhicules (par exemple, rampes, plates-formes de levage, système d'agenouillement), s'ils existent:

- 13.10. Résistance de la superstructure
- 13.10.1. Numéro de réception s'il est disponible:
- 13.10.2. Pour ces superstructures non encore réceptionnées
- 13.10.2.1. Description détaillée de la superstructure du type de véhicule, notamment ses dimensions, sa configuration et les matériaux qui le constituent ainsi que ses points d'attache au châssis:
- 13.10.2.2. Dessins du véhicule et des parties de l'arrangement intérieur ayant une influence sur la résistance de la superstructure ou sur l'espace de survie:
- 13.10.2.3. Position du centre de gravité du véhicule en ordre de marche dans le sens longitudinal, transversal et vertical:
- 13.10.2.4. Distance maximale entre les lignes médianes des sièges de passagers latéraux:
- 13.11. Points de la directive (.../.../CE) devant être réalisés et démontrés pour cette entité technique:
- 14. DISPOSITIONS PARTICULIÈRES POUR LES VÉHICULES DESTINÉS AU TRANSPORT DE MARCHANDISES DANGEREUSES (directive 98/91/CE)
- 14.1. Équipement électrique conformément à la directive 94/55/CE
- 14.1.1. Protection contre la surchauffe des conducteurs:
- 14.1.2. Type de disjoncteur:
- 14.1.3. Type et fonctionnement du coupe-circuit de batterie:
- 14.1.4. Description et emplacement de la barrière de sécurité du tachygraphe:
- 14.1.5. Description des circuits alimentés en permanence. Indiquer la norme européenne (EN) appliquée:
- 14.1.6. Construction et protection de l'installation électrique placée à l'arrière de la cabine de conduite:
- 14.2. Prévention des risques d'incendie
- 14.2.1. Type des matériaux difficilement inflammables de la cabine de conduite:
- 14.2.2. Type de l'écran thermique à l'arrière de la cabine de conduite (le cas échéant):
- 14.2.3. Position et protection thermique du moteur:
- 14.2.4. Emplacement et protection thermique du dispositif d'échappement:
- 14.2.5. Type et conception de la protection thermique des systèmes de freinage d'endurance:
- 14.2.6. Type, conception et emplacement du chauffage d'appoint:
- 14.3. Le cas échéant, exigences spéciales concernant la carrosserie, conformément à la directive 94/55/CE
- 14.3.1. Description des mesures prises pour satisfaire aux exigences applicables aux véhicules de type EX/II et de type EX/III:
- 14.3.2. Dans le cas de véhicules de type EX/III, résistance à la chaleur extérieure:

Notes explicatives

- (*) Veuillez indiquer les valeurs supérieures et inférieures pour chaque variante.
- (**) Pour les symboles et marques à utiliser, voir annexe III, points 1.1.3 et 1.1.4 de la directive 77/541/CEE. Dans le cas des ceintures de type «S», préciser la nature du (ou des) type(s).
- (***) Les renseignements concernant les composants n'ont pas à figurer ici pour autant qu'ils figurent sur la fiche de réception de l'installation en cause.
- (*) Les véhicules qui peuvent rouler à la fois à l'essence et au carburant gazeux, mais dont le circuit d'essence est destiné uniquement aux cas d'urgence ou au démarrage, et dont le réservoir d'essence a une capacité maximale de 15 litres, seront considérés comme pouvant rouler uniquement au carburant gazeux.
- (+++)
(*) Uniquement aux fins de la définition des véhicules non routiers.
- (#) De telle manière que la valeur effective apparaît clairement pour chaque configuration technique du type de véhicule.
- (¹) Biffer les mentions inutiles (il peut arriver que rien ne doive être biffé, lorsqu'il y a plus d'une réponse possible).
- (²) Indiquer la tolérance.
- (^a) Pour tout dispositif réceptionné, la description peut être remplacée par une référence à la réception. De même, la description n'est pas nécessaire dans le cas de tout élément dont la construction est montrée clairement par les schémas ou les croquis annexés à la fiche. Indiquer, pour chaque rubrique où des photographies ou des dessins doivent être joints, les numéros des annexes correspondantes.
- (^b) Si les moyens d'identification du type contiennent des caractères n'intéressant pas la description des types de véhicules, de composants ou d'entités techniques couverts par la présente fiche de renseignements, il importe de les indiquer dans la documentation au moyen du symbole: «?» (par exemple: ABC??123??).
- (^c) Classification selon les définitions figurant à l'annexe II, section A.
- (^d) Si possible, dénomination selon les euronormes. À défaut, fournir les informations suivantes:
- description des matériaux,
 - module d'élasticité,
 - charge de rupture,
 - limite d'allongement élastique (en %),
 - dureté Brinell.
- (^e) Pour un modèle comportant une version avec une cabine normale et une version avec couchette, donner les dimensions et masses dans les deux cas.
- (^f) Norme ISO 612:1978, point 6.4.
- (^g) Norme ISO 612:1978, point 6.19.2.
- (^h) Norme ISO 612:1978, point 6.20.
- (ⁱ) Norme ISO 612:1978, point 6.5.
- (^j) Norme ISO 612:1978, point 6.1, et pour les véhicules autres que ceux de la catégorie M₁: directive 97/27/CE; annexe I, section 2.4.1.
- (^k) Norme ISO 612:1978, point 6.2, et pour les véhicules autres que ceux de la catégorie M₁: directive 97/27/CE; annexe I, section 2.4.2.
- (^l) Norme ISO 612:1978, point 6.3, et pour les véhicules autres que ceux de la catégorie M₁: directive 97/27/CE; annexe I, section 2.4.3.

- (^m) Norme ISO 612:1978, point 6.6.
- (ⁿ) Norme ISO 612:1978, point 6.7.
- (^{na}) Norme ISO 612:1978, point 6.10.
- (^{nb}) Norme ISO 612:1978, point 6.11.
- (^{nc}) Norme ISO 612:1978, point 6.9.
- (nd) Norme ISO 612:1978, point 6.18.1.
- (^o) La masse du conducteur est évaluée à 75 kilogrammes (répartie comme suit: 68 kilogrammes pour la masse de l'occupant et 7 kilogrammes pour la masse des bagages, conformément à la norme ISO 2416:1992). Le réservoir est rempli à 90 % et les autres dispositifs contenant des liquides (excepté ceux destinés aux eaux usées) à 100 % de la capacité déclarée par le constructeur.
- (^p) Le porte-à-faux d'attelage est la distance horizontale entre le crochet d'attelage, pour les remorques à essieux centraux, et l'axe du ou des essieux arrière.
- (^q) Pour les moteurs et les systèmes non classiques, des renseignements équivalant à ceux visés à la présente rubrique doivent être fournis par le constructeur.
- (^r) Arrondir ce chiffre au dixième de millimètre le plus proche.
- (^s) Calculer cette valeur avec $\pi = 3,1416$ et arrondir au centimètre cube le plus proche.
- (^t) Déterminé conformément à la directive 80/1269/CEE.
- (^u) Déterminé conformément à la directive 80/1268/CEE.
- (^v) Fournir les renseignements demandés pour toutes les variantes éventuellement proposées.
- (^w) Une tolérance de 5 % est admise.
- (^x) Par «point R» ou «point de référence de place assise», on entend un point défini sur les plans du constructeur pour chaque place assise et repéré par rapport au système de référence à trois dimensions conformément à l'annexe III de la directive 77/649/CEE.
- (^y) 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.
- (^z) Par «commande avancée», on entend une configuration dans laquelle plus de la moitié de la longueur du moteur est située en arrière du point le plus avancé de la base du pare-brise et le moyeu du volant dans le quart avant de la longueur du véhicule.

ANNEXE II

Définition des catégories de véhicules et des types de véhicules

A. DÉFINITION DES CATÉGORIES DE VÉHICULES

Les catégories de véhicules sont définies d'après la classification suivante (lorsqu'il est fait référence à la «masse maximale» dans les définitions mentionnées ci-après, il s'agit de la «masse maximale en charge techniquement admissible» visée au point 2.8 de l'annexe I):

1. Catégorie M: Véhicules à moteur conçus et construits pour le transport de passagers et ayant au moins quatre roues.
- Catégorie M₁: Véhicules conçus et construits pour le transport de passagers comportant, outre le siège du conducteur, huit places assises au maximum.
- Catégorie M₂: Véhicules conçus et construits pour le transport de passagers comportant, outre le siège du conducteur, plus de huit places assises et ayant un poids maximal ne dépassant pas 5 tonnes.
- Catégorie M₃: Véhicules conçus et construits pour le transport de passagers comportant, outre le siège du conducteur, plus de huit places assises et ayant un poids maximal supérieur à 5 tonnes.

Les types de carrosserie et les codifications concernant les véhicules de la catégorie M sont définis à la partie C de la présente annexe, point 1 (véhicules de la catégorie M₁) et point 2 (véhicules des catégories M₂ et M₃) aux fins précisées dans ladite partie.

2. Catégorie N: Véhicules à moteur conçus et construits pour le transport de marchandises et ayant au moins quatre roues.
- Catégorie N₁: Véhicules conçus et construits pour le transport de marchandises ayant un poids maximal ne dépassant pas 3,5 tonnes.
- Catégorie N₂: Véhicules conçus et construits pour le transport de marchandises ayant un poids maximal supérieur à 3,5 tonnes, mais ne dépassant pas 12 tonnes.
- Catégorie N₃: Véhicules conçus et construits pour le transport de marchandises ayant un poids maximal supérieur à 12 tonnes.

Dans le cas d'un véhicule tracteur conçu pour être attelé à une semi-remorque ou à une remorque à essieu central, la masse à prendre en considération pour le classement est celle du véhicule tracteur en ordre de marche, augmentée de la masse correspondant à la charge statique verticale maximale transférée au véhicule tracteur par la semi-remorque ou par la remorque à essieu central, et, le cas échéant, augmentée de la masse maximale du chargement du véhicule tracteur lui-même.

Les types de carrosserie et les codifications concernant les véhicules de la catégorie N sont définis à la partie C, point 3, de la présente annexe aux fins précisées dans ladite partie.

3. Catégorie O: remorques (y compris les semi-remorques).
- Catégorie O₁: remorques dont le poids maximal ne dépasse pas 0,75 tonne.
- Catégorie O₂: remorques d'un poids maximal dépassant 0,75 tonne, mais ne dépassant pas 3,5 tonnes.
- Catégorie O₃: remorques d'une masse maximale dépassant 3,5 tonnes, mais ne dépassant pas 10 tonnes.
- Catégorie O₄: remorques d'une masse maximale dépassant 10 tonnes.

Dans le cas d'une semi-remorque ou d'une remorque à essieu central, la masse maximale à prendre en considération pour la classification correspond à la charge statique verticale transmise au sol par l'essieu ou les essieux de la semi-remorque ou de la remorque à essieu central accouplée au véhicule tracteur et portant leur charge maximale.

Les types de carrosserie et les codifications concernant les véhicules de la catégorie O sont définis à la partie C, point 4, de la présente annexe aux fins précisées dans ladite partie.

4. Véhicules hors route (symbole G)
- 4.1. Les véhicules de la catégorie N₁ d'une masse maximale ne dépassant pas deux tonnes et les véhicules de la catégorie M₁ sont considérés comme véhicules hors route s'ils comportent:
 - au moins un essieu avant et au moins un essieu arrière conçus pour être simultanément moteurs, y compris les véhicules dont la motricité d'un essieu peut être débrayée,

- au moins un dispositif de blocage du différentiel, ou au moins un mécanisme assurant une fonction similaire, et s'ils peuvent gravir une pente de 30 %, calculée pour un véhicule sans remorque.

Ils doivent, en outre, satisfaire à au moins cinq des six exigences suivantes:

- angle d'attaque minimal de 25 degrés,
- angle de fuite minimal de 20 degrés,
- angle de rampe minimal de 20 degrés,
- garde au sol minimale sous l'essieu avant de 180 millimètres,
- garde au sol minimale sous l'essieu arrière de 180 millimètres,
- garde au sol minimale entre les essieux de 200 millimètres.

4.2. Les véhicules de la catégorie N_1 d'une masse maximale supérieure à deux tonnes ou les véhicules des catégories N_2 , M_2 ou M_3 d'une masse maximale ne dépassant pas 12 tonnes sont considérés comme véhicules hors route si toutes leurs roues sont conçues pour être simultanément motrices, y compris les véhicules dont la motricité d'un essieu peut être débrayée, ou s'ils satisfont aux trois exigences suivantes:

- être pourvus au moins d'un essieu avant et au moins d'un essieu arrière conçus pour être simultanément moteurs, y compris lorsque la motricité d'un essieu peut être débrayée,
- être équipés d'au moins un dispositif de blocage du différentiel ou d'au moins un mécanisme assurant une fonction similaire,
- pouvoir gravir une pente de 25 %, calculée pour un véhicule sans remorque.

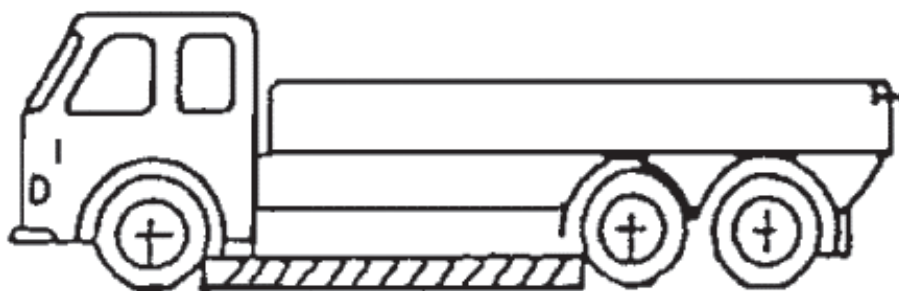
4.3. Les véhicules de la catégorie M_3 d'une masse maximale dépassant 12 tonnes et ceux de la catégorie N_3 sont considérés comme véhicules hors route s'ils sont pourvus de roues conçues pour être simultanément motrices, y compris lorsque la motricité d'un essieu peut être débrayée, ou s'ils satisfont aux exigences suivantes:

- la moitié au moins des roues sont motrices,
- ils sont pourvus d'au moins un dispositif de blocage de différentiel ou d'au moins un dispositif assurant une fonction similaire,
- ils peuvent gravir une pente de 25 % calculée pour un véhicule sans remorque,
- ils satisfont à quatre au moins des six exigences suivantes:
 - angle d'attaque minimal de 25 degrés,
 - angle de fuite minimal de 25 degrés,
 - angle de rampe minimal de 25 degrés,
 - garde au sol minimale sous l'essieu avant de 250 mm,
 - garde au sol minimale entre les essieux de 300 mm,
 - garde au sol minimale sous l'essieu arrière de 250 mm.

4.4. Conditions de charge et de vérification.

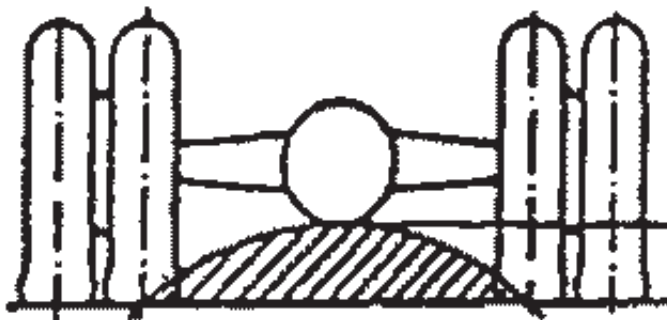
4.4.1. Les véhicules de la catégorie N_1 d'une masse maximale ne dépassant pas 2 tonnes et les véhicules de la catégorie M_1 doivent être en ordre de marche, c'est-à-dire avec fluide de refroidissement, lubrifiants, carburant, outillage, roue de secours et un conducteur [voir la note de bas de page (°) à l'annexe I].

- 4.4.2. Les véhicules à moteur autres que ceux visés au point 4.4.1 doivent être chargés à la masse maximale techniquement admissible déclarée par le constructeur.
- 4.4.3. L'aptitude à gravir les pentes prévues (25 % et 30 %) est effectuée par simple calcul. Exceptionnellement, les services techniques peuvent demander qu'un véhicule du type en cause leur soit présenté en vue d'un essai effectif.
- 4.4.4. Lors de la mesure des angles d'attaque, de fuite et de rampe, les dispositifs de protection contre l'encastrement ne sont pas pris en compte.
- 4.5. Définitions et croquis de la garde au sol [pour les définitions des angles d'attaque, de fuite et de rampe, il convient de se référer à l'annexe I, notes de bas de page ^(*n*^a), ^(*n*^b) et ^(*n*^c)].
- 4.5.1. On entend par «garde au sol entre les essieux» la plus petite distance entre le plan d'appui et le point fixe le plus bas du véhicule. Les trains roulants multiples sont considérés comme constituant un seul essieu.



- 4.5.2. On entend par «garde au sol sous un essieu» la distance entre le point culminant de l'arc de cercle passant par le milieu de la surface de portée des roues d'un axe (roues intérieures dans le cas de pneumatiques jumelés) et le point fixe le plus bas du véhicule entre les roues.

Aucune partie rigide du véhicule ne peut se trouver dans le secteur hachuré du schéma. Le cas échéant, la garde au sol de plusieurs essieux est indiquée selon leur disposition, par exemple 280/250/250.



- 4.6. Désignation combinée

Le symbole «G» se combine avec les symboles «M» ou «N». Ainsi, un véhicule de catégorie N_1 convenant au service hors route sera désigné par les lettres N_1G .

5. On entend par «véhicule à usage spécial» un véhicule prévu pour une fonction qui requiert des adaptations de la carrosserie et/ou des équipements spéciaux. Cette catégorie inclut les véhicules accessibles en fauteuil roulant.
- 5.1. On entend par «motor-home» (autocaravane) un véhicule à usage spécial de catégorie M conçu pour pouvoir servir de logement et dont le compartiment habitable comprend au moins les équipements suivants:
- des sièges et une table,
 - des couchettes obtenues en convertissant les sièges,

- un coin cuisine,
- des espaces de rangement.

Ces équipements doivent être inamovibles; toutefois, la table peut être conçue pour être facilement escamotable.

- 5.2. On entend par «véhicule blindé» un véhicule destiné à la protection des passagers et/ou des marchandises transportées et satisfaisant aux exigences applicables en matière de blindage pare-balles.
- 5.3. On entend par «ambulance» un véhicule à moteur de la catégorie M destiné au transport de personnes malades ou blessées et spécialement équipé à cette fin.
- 5.4. On entend par «corbillard» un véhicule à moteur de la catégorie M destiné au transport des morts et spécialement équipé à cette fin.
- 5.5. On entend par «véhicule accessible en fauteuil roulant» un véhicule de catégorie M₁ construit ou modifié spécialement de manière à recevoir, pour leur transport sur route, une ou plusieurs personnes assises sur leur propre fauteuil roulant.
- 5.6. «Caravane»: voir la norme ISO 3833:1977, point 3.2.1.3.
- 5.7. On entend par «grues mobiles» les véhicules spéciaux de la catégorie N₃ non équipés pour le transport de marchandises et munis d'une grue dont le couple de levage est égal ou supérieur à 400 kNm.
- 5.8. On entend par «autres véhicules à usage spécial», les véhicules définis au point 5, à l'exception de ceux mentionnés aux points 5.1 à 5.6.

Les codes à utiliser pour les «véhicules à usage spécial» sont définis à la partie C de la présente annexe, point 5, aux fins spécifiées dans cette partie.

B. DÉFINITION DES TYPES DE VÉHICULES

1. En ce qui concerne la catégorie M₁, on entend par:

«type»: des véhicules identiques sous au moins les aspects essentiels suivants:

- constructeur,
- désignation de type du constructeur,
- caractéristiques essentielles de construction et de conception:
 - châssis/plancher (différences évidentes et fondamentales),
 - moteur (combustion interne/électrique/hybride),

«variante»: les véhicules d'un type identiques sous au moins les aspects suivants:

- genre de carrosserie (limousine, coupé, cabriolet, break, etc.),
- moteur:
 - principe de fonctionnement (point 3.2.1.1 de l'annexe III),
 - nombre et disposition des cylindres,
 - différences de puissance supérieures à 30 % (la puissance la plus élevée est plus de 1,3 fois supérieure à la puissance la plus faible),
 - différences de cylindrée supérieures à 20 % (la valeur la plus élevée est plus de 1,2 fois supérieure à la valeur la plus faible),

- essieux moteurs (nombre, emplacement, interconnexion),
- essieux directeurs (nombre et emplacement),

«version d'une variante»: des véhicules constitués d'une combinaison d'éléments figurant au dossier de réception, et devant satisfaire aux exigences de l'annexe VIII.

Des entrées multiples pour les paramètres suivants ne peuvent être combinées dans une version particulière:

- masse en charge maximale techniquement admissible,
- cylindrée,
- puissance nette maximale,
- type de boîte de vitesses,
- nombre de sièges comme défini à l'annexe II C.

2. En ce qui concerne les catégories M₂ et M₃, on entend par:

«type»: des véhicules identiques sous au moins les aspects essentiels suivants:

- constructeur,
- désignation de type du constructeur,
- catégorie,
- caractéristiques essentielles de construction et de conception:
 - châssis/structure autoportante, à impériale ou non, articulé ou non (différences évidentes et fondamentales),
 - nombre d'essieux,
 - moteur (combustion interne/électrique/hybride),

«variante»: les véhicules d'un type identiques sous au moins les aspects suivants:

- classe définie dans la directive 2001/85/CE du Parlement européen et du Conseil du 20 novembre 2001 concernant des dispositions particulières applicables aux véhicules destinés au transport des passagers et comportant, outre le siège du conducteur, plus de huit places assises ⁽¹⁾ (uniquement pour les véhicules complets),
- degré de construction (complet/incomplet),
- moteur:
 - principe de fonctionnement (point 3.2.1.1 de l'annexe III),
 - nombre et disposition des cylindres,
 - écarts de puissance supérieurs à 50 % (le plus puissant représente plus de 1,5 fois le moins puissant),
 - écarts de capacité supérieurs à 50 % (la plus forte représente plus de 1,5 fois la plus faible),
 - emplacement (avant, central, arrière),

⁽¹⁾ JO L 42 du 13.2.2002, p. 1.

- écarts de poids maximal techniquement admissible en charge supérieurs à 20 % (le plus élevé représente 1,2 fois le plus bas),
- essieux moteurs (nombre, emplacement, crabotage d'un autre essieu),
- essieux directeurs (nombre et emplacement),

«version d'une variante»: des véhicules constitués de combinaisons d'éléments figurant au dossier de réception, dans le respect des exigences de l'annexe VIII.

3. En ce qui concerne les catégories N₁, N₂ et N₃, on entend par:

«type»: des véhicules identiques sous au moins les aspects essentiels suivants:

- constructeur,
- désignation de type du constructeur,
- catégorie,
- caractéristiques essentielles de construction et de conception:
 - châssis/plancher (différences évidentes et fondamentales),
 - nombre d'essieux,
 - moteur (combustion interne/électrique/hybride),

«variante»: les véhicules d'un type identiques sous au moins les aspects suivants:

- structure de la carrosserie (par exemple, à plate-forme/à benne basculante/à citerne/véhicule tracteur) (uniquement pour les véhicules complets),
- degré de construction (complet/incomplet),
- moteur:
 - principe de fonctionnement (point 3.2.1.1 de l'annexe III),
 - nombre et disposition des cylindres,
 - écarts de puissance supérieurs à 50 % (le plus puissant représente 1,5 fois le moins puissant),
 - écarts de capacité supérieurs à 50 % (la plus forte représente 1,5 fois la plus faible),
- écarts de poids maximal techniquement admissible en charge supérieurs à 20 % (le plus élevé représente 1,2 fois le plus bas),
- essieux moteurs (nombre, emplacement, crabotage d'un autre essieu),
- essieux directeurs (nombre et emplacement),

«version d'une variante»: des véhicules constitués d'une combinaison d'éléments figurant au dossier de réception, dans le respect des exigences de l'annexe VIII.

4. En ce qui concerne les catégories O₁, O₂, O₃ et O₄, on entend par:

«type»: des véhicules identiques sous au moins les aspects essentiels suivants:

- constructeur,
- désignation de type du constructeur,
- catégorie,
- caractéristiques essentielles de construction et de conception:
 - châssis/structure autoportante (différences évidentes et fondamentales),
 - nombre d'essieux,
 - remorque à timon d'attelage/semi-remorque/remorque à essieu central,
 - type de système de freinage (non freinée/par inertie/commandé),

«variante», les véhicules d'un type identiques sous au moins les aspects suivants:

- degré de construction (complet/incomplet),
- type de carrosserie (caravanes/plate-forme/citerne) (uniquement pour les véhicules complets/complétés),
- écarts de poids maximal en charge techniquement admissible supérieurs à 20 % (le plus élevé représente plus de 1,2 fois le plus bas),
- essieux directeurs (nombre et emplacement),

«version» d'une variante, des véhicules constitués d'une combinaison d'éléments figurant au dossier de réception.

5. Pour toutes les catégories:

L'identification complète du véhicule uniquement à partir des désignations du type, de la variante et de la version doit correspondre à une définition précise unique de toutes les caractéristiques requises pour la mise en service du véhicule.

C. DÉFINITION DU TYPE DE CARROSSERIE (uniquement pour les véhicules complets/complétés)

Le type de carrosserie visé à l'annexe I, à l'annexe III, section I, point 9.1, et à l'annexe IX, point 37, est indiqué par la codification suivante:

1. Voitures particulières (M₁)

| | |
|----------------------------|--|
| AA Berline | Norme ISO 3833:1977, point 3.1.1.1, y compris les véhicules comportant plus de quatre fenêtres latérales |
| AB Voiture à hayon arrière | Berline (AA) dotée d'un hayon à l'arrière du véhicule |
| AC Break (familiale) | Norme ISO 3833:1977, point 3.1.1.4 |
| AD Coupé | Norme ISO 3833:1977, point 3.1.1.5 |
| AE Cabriolet | Norme ISO 3833:1977, point 3.1.1.6 |

AF Véhicule à usages multiples Véhicule à moteur autre que ceux visés sous AA à AC et destiné au transport de voyageurs et de leurs bagages ou de leurs biens, dans un compartiment unique. Toutefois, si un véhicule de ce type remplit les conditions suivantes:

- i) le nombre de places assises, sans compter celle du conducteur, ne dépasse pas six;

une «place assise» est considérée comme existante si le véhicule est équipé d'ancrages «accessibles»;

sont considérés comme «accessibles» les ancrages pouvant être utilisés. Pour empêcher que des ancrages ne soient «accessibles», le constructeur doit empêcher physiquement leur utilisation, par exemple en soudant sur lesdits ancrages des plaques de recouvrement ou en installant des équipements permanents qui ne peuvent être enlevés au moyen d'outils courants; et

- ii) $P - (M + N \times 68) > N \times 68$

avec:

P = masse maximale techniquement admissible en charge (en kg)

M = masse en ordre de marche en kg

N = nombre de places assises sans compter le conducteur

le véhicule n'est pas considéré comme un véhicule de la catégorie M₁.

2. Véhicules à moteur de la catégorie M₂ ou M₃

Véhicules de la classe I (voir directive 2001/85/CE)

CA sans impériale
 CB à impériale
 CC articulé sans impériale
 CD articulé à impériale
 CE surbaissé sans impériale
 CF surbaissé à impériale
 CG articulé surbaissé sans impériale
 CH articulé surbaissé sans impériale

Véhicules de la classe II (voir directive 2001/85/CE)

CI sans impériale
 CJ à impériale
 CK articulé sans impériale
 CL articulé à impériale
 CM surbaissé sans impériale
 CN surbaissé à impériale
 CO articulé surbaissé sans impériale
 CP articulé à impériale

Véhicules de la classe III (voir directive 2001/85/CE)

CQ sans impériale
 CR à impériale
 CS articulé sans impériale
 CT articulé à impériale

Véhicules de la classe A (voir directive 2001/85/CE)

CU sans impériale
 CV surbaissé sans impériale

Véhicules de la classe B (voir directive 2001/85/CE)

CW sans impériale

3. Véhicules à moteur de la catégorie N

| | | |
|----|--|---|
| BA | Camion | Voir la directive 97/27/CE du Parlement européen et du Conseil du 22 juillet 1997 concernant les masses et dimensions de certaines catégories de véhicules à moteurs et de leurs remorques ⁽¹⁾ , annexe I, point 2.1.1 |
| BB | Camionnette | Camion dont la cabine est intégrée à la carrosserie |
| BC | Véhicule tracteur de semi-remorque | Voir la directive 97/27/CE, annexe I, point 2.1.1 |
| BD | Véhicule tracteur de remorque (tracteur routier) | Voir la directive 97/27/CE, annexe I, point 2.1.1 |

— Toutefois, si un véhicule défini comme BB et dont la masse maximale techniquement admissible n'excède pas 3 500 kg:

— comporte plus de 6 places assises sans compter celle du conducteur,

ou

— remplit les conditions suivantes:

i) le nombre de places assises, sans compter celle du conducteur, ne dépasse pas 6, et

ii) $P - (M + N \times 68) \leq N \times 68$

ce véhicule n'est pas considéré comme appartenant à la catégorie N.

— Toutefois, si un véhicule défini comme BA, BB dont la masse maximale techniquement admissible excède 3 500 kg et qui remplit pour BC ou BD au moins une des conditions suivantes:

i) le nombre de places assises, sans compter celle du conducteur, ne dépasse pas 8; ou

ii) $P - (M + N \times 68) \leq N \times 68$

ce véhicule n'est pas considéré comme appartenant à la catégorie N.

Pour la définition d'une «place assise» ainsi que des facteurs P, M et N, se reporter à la partie C, point 1, de la présente annexe.

4. Véhicules de la catégorie O

| | | |
|----|-----------------------------|---|
| DA | Semi-remorque | Voir la directive 97/27/CE, annexe I, point 2.2.2 |
| DB | Remorque à timon d'attelage | Voir la directive 97/27/CE, annexe I, point 2.2.3 |
| DC | Remorque à essieu central | Voir la directive 97/27/CE, annexe I, point 2.2.4 |

5. Véhicules à usage spécial

| | |
|----|---|
| SA | Motor-home (autocaravane) (voir annexe II, partie A, point 5.1) |
| SB | Véhicule blindé (voir annexe II, partie A, point 5.2) |
| SC | Ambulance (voir annexe II, partie A, point 5.3) |
| SD | Corbillard (voir annexe II, partie A, point 5.4) |
| SE | Caravane (voir annexe II, partie A, point 5.6) |
| SF | Grues mobiles (voir annexe II, partie A, point 5.7) |
| SG | Autres véhicules à usage spécial (voir annexe II, partie A, point 5.8) |
| SH | Véhicule accessible en fauteuil roulant (voir annexe II, partie A, point 5.5) |

⁽¹⁾ JO L 233 du 25.8.1997, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2003/19/CE de la Commission (JO L 79 du 26.3.2003, p. 6).

ANNEXE III

Fiche de renseignements aux fins de la réception CE par type de véhicules

(pour les notes de bas de page, voir la dernière page de l'annexe I)

PARTIE I

Les informations figurant ci-après sont, s'il y a lieu, fournies en triple exemplaire et sont accompagnées 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 dépliant de ce format. Les photographies éventuelles sont suffisamment détaillées.

Si les systèmes, les composants ou les entités techniques ont des fonctions à commande électronique, des informations concernant leurs performances sont fournies.

A: Pour les catégories M et N

- 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: ...
 - 0.4. Catégorie ^(c):
 - 0.4.1. Classification(s) selon les marchandises dangereuses que le véhicule est destiné à transporter:
 - 0.5. Nom et adresse du constructeur:
 - 0.8. Adresse des ateliers de montage:
 - 0.9. Nom et adresse du mandataire du constructeur (le cas échéant):
- 1. CONSTITUTION GÉNÉRALE DU VÉHICULE
 - 1.1. Photos ou dessins d'un véhicule type:
 - 1.3. Nombre d'essieux et de roues:
 - 1.3.1. Nombre et emplacement des essieux directeurs:
 - 1.3.2. Essieux moteurs (nombre, emplacement, crabotage d'un autre essieu):
 - 1.4. Châssis (pour autant qu'il y en ait) (dessin d'ensemble):
 - 1.6. Emplacement et disposition du moteur:
 - 1.8. Côté de conduite: droite/gauche ⁽¹⁾
 - 1.8.1. Le véhicule est équipé pour la conduite à droite/à gauche ⁽¹⁾

2. MASSES ET DIMENSIONS ^(°) (kg et mm)
(éventuellement référence au croquis)
- 2.1. Empattement(s) (à pleine charge) ^(¹):
- 2.3.1. Voie de chaque essieu directeur ^(¹):
- 2.3.2. Voie de tous les autres essieux ^(¹):
- 2.4. Gamme des dimensions du véhicule (hors tout):
- 2.4.2. Châssis carrossés:
- 2.4.2.1. Longueur ^(¹):
- 2.4.2.1.1. Longueur de la surface de chargement:
- 2.4.2.2. Largeur ^(¹):
- 2.4.2.2.1. Épaisseur des parois (dans le cas d'un véhicule prévu pour le transport de marchandises sous température contrôlée):
- 2.4.2.3. Hauteur (en ordre de marche) ^(¹) (lorsque la suspension est réglable en hauteur, indiquer la position de marche normale):
- 2.6. Masse du véhicule carrossé et, dans le cas d'un véhicule tracteur d'une catégorie autre que M₁, équipé d'un dispositif d'attelage, s'il est monté par le constructeur, en ordre de marche, ou masse du châssis ou du châssis-cabine, sans carrosserie et/ou dispositif d'attelage si le constructeur ne pose pas la carrosserie et/ou le dispositif d'attelage (avec liquides, outillage, roue de secours, le cas échéant, conducteur et, pour les autobus et autocars, convoyeur si un siège est prévu pour lui dans le véhicule) ^(°) (maximum et minimum pour chaque variante):
- 2.6.1. Répartition de cette masse entre les essieux et, dans le cas d'une semi-remorque ou d'une remorque à essieu central, la charge au point d'attelage (masse maximale et masse minimale pour chaque version):
- 2.7. Masse minimale du véhicule complété déclarée par le constructeur, dans le cas d'un véhicule incomplet:
- 2.8. Masse en charge maximale techniquement admissible déclarée par le constructeur ^(¹) ^(*):
- 2.8.1. Répartition de cette masse entre les essieux et, dans le cas d'une semi-remorque ou d'une remorque à essieu central, la charge au point d'attelage ^(*):
- 2.9. Masse maximale techniquement admissible sur chaque essieu:
- 2.10. Masse maximale techniquement admissible sur chaque groupe d'essieux:
- 2.11. Masse tractable maximale techniquement admissible du véhicule à moteur dans le cas de:
- 2.11.1. Remorque à timon d'attelage:
- 2.11.2. Semi-remorque:
- 2.11.3. Remorque à essieu central:
- 2.11.4. Masse en charge maximale techniquement admissible de l'ensemble (maximale et minimale pour chaque variante):
- 2.11.5. Le véhicule est/n'est pas ^(¹) utilisable pour le remorquage de charges (point 1.2 de l'annexe II de la directive 77/389/CEE)
- 2.11.6. Masse maximale de la remorque non freinée:
- 2.12. Charge verticale statique/masse maximale techniquement admissible sur le point d'attelage:

- 2.12.1. du véhicule à moteur:
- 2.16. Masses maximales admissibles d'immatriculation/en service prévues (facultatif: lorsque ces valeurs sont fournies, elles sont vérifiées conformément aux exigences de l'annexe IV de la directive 97/27/CE):
 - 2.16.1. Masse en charge maximale admissible d'immatriculation/en service prévue [plusieurs entrées possibles pour chaque configuration technique ^(#)]:
 - 2.16.2. Masse en charge maximale admissible d'immatriculation/en service prévue sur chaque essieu et, dans le cas d'une semi-remorque ou d'une remorque à essieu central, charge prévue sur le point d'attelage déclarée par le constructeur lorsqu'elle est inférieure à la masse maximale techniquement admissible sur le point d'attelage [plusieurs entrées possibles pour chaque configuration technique ^(#)]:
 - 2.16.3. Masse maximale admissible d'immatriculation/en service prévue sur chaque groupe d'essieux [plusieurs entrées possibles pour chaque configuration technique ^(#)]:
 - 2.16.4. Masse tractable maximale admissible d'immatriculation/en service prévue [plusieurs entrées possibles pour chaque configuration technique ^(#)]:
 - 2.16.5. Masse maximale admissible d'immatriculation/en service prévue de l'ensemble [plusieurs entrées possibles pour chaque configuration technique ^(#)]:
- 3. MOTEUR ⁽⁹⁾ (Dans le cas d'un véhicule qui peut rouler soit à l'essence, soit au gazole, etc., ainsi qu'en combinaison avec un autre carburant, il y a lieu de remplir ces rubriques autant de fois que nécessaire ^(*)).
 - 3.1. Constructeur:
 - 3.1.1. Numéro de code du moteur du constructeur (inscrit sur le moteur):
 - 3.2. Moteur à combustion interne:
 - 3.2.1.1. Principe de fonctionnement: allumage commandé/allumage par compression; quatre temps/deux temps ⁽¹⁾
 - 3.2.1.2. Nombre et disposition des cylindres:
 - 3.2.1.3. Cylindrée ⁽⁸⁾: ... cm³
 - 3.2.1.6. Régime normal de ralenti ⁽²⁾: ... t/mn
 - 3.2.1.8. Puissance maximale nette ⁽¹⁾: ... kW à ... t/mn (déclarée par le constructeur)
 - 3.2.1.9. Régime maximal tel que prescrit par le constructeur: ... t/mn
 - 3.2.2. Carburant: gazole/essence/GPL/GN ... ⁽¹⁾
 - 3.2.2.1. Indice d'octane recherché (essence au plomb):
 - 3.2.2.2. Indice d'octane recherché (essence sans plomb):
 - 3.2.4. Alimentation en carburant
 - 3.2.4.1. Carburateur(s): oui/non ⁽¹⁾
 - 3.2.4.2. Injection de carburant (allumage par compression uniquement): oui/non ⁽¹⁾
 - 3.2.4.2.2. Principe de fonctionnement: injection directe/préchambre/chambre de turbulence ⁽¹⁾
 - 3.2.4.3. Par injection de carburant (allumage commandé uniquement): oui/non ⁽¹⁾
 - 3.2.7. Système de refroidissement (par liquide/par air) ⁽¹⁾
 - 3.2.8. Système d'admission
 - 3.2.8.1. Suralimentation: oui/non ⁽¹⁾

- 3.2.12. Mesures contre la pollution de l'air
 - 3.2.12.2. Dispositifs antipollution supplémentaires (s'ils existent et s'ils n'apparaissent pas dans une autre rubrique)
 - 3.2.12.2.1. Convertisseur catalytique: oui/non ⁽¹⁾
 - 3.2.12.2.2. Capteur d'oxygène: oui/non ⁽¹⁾
 - 3.2.12.2.3. Injection d'air: oui/non ⁽¹⁾
 - 3.2.12.2.4. Recirculation des gaz d'échappement: oui/non ⁽¹⁾
 - 3.2.12.2.5. Système de contrôle des émissions par évaporation: oui/non ⁽¹⁾
 - 3.2.12.2.6. Piège à particules: oui/non ⁽¹⁾
 - 3.2.12.2.7. Système de diagnostic embarqué (OBD): oui/non ⁽¹⁾
 - 3.2.12.2.8. Autres systèmes (description et fonctionnement):
 - 3.2.13. Emplacement du symbole du coefficient d'absorption (moteurs à allumage par compression uniquement):
 - 3.2.15. Système d'alimentation GPL: oui/non ⁽¹⁾
 - 3.2.16. Système d'alimentation au gaz naturel: oui/non ⁽¹⁾
- 3.3. Moteur électrique
 - 3.3.1. Type (bobinage, excitation): ...
 - 3.3.1.1. Puissance horaire maximale: ... kW
 - 3.3.1.2. Tension de service: ... V
 - 3.3.2. Batterie
 - 3.3.2.4. Emplacement:
- 3.6.5. Température du lubrifiant
 - minimum: ... K
 - maximum: ... K
- 4. TRANSMISSION (°)
 - 4.2. Type (mécanique, hydraulique, électrique, etc.):
 - 4.5. Boîte de vitesses
 - 4.5.1. Type (manuelle/automatique/variation continue) ⁽¹⁾

4.6. Rapports de démultiplication

| Combinaison de vitesse | Rapport de boîte (rapport entre le régime du moteur et la vitesse de rotation de l'arbre de sortie) | Rapport de pont (rapport entre la vitesse de rotation de l'arbre de sortie et la vitesse de rotation des roues motrices) | Démultiplication totale |
|---|---|--|-------------------------|
| Maximum pour variateur (variation continue) | | | |
| 1 | | | |
| 2 | | | |
| 3 | | | |
| ... | | | |
| Minimum pour variateur (variation continue) | | | |
| Marche arrière | | | |

4.7. Vitesse maximale du véhicule (en km/h) (°):

5. ESSIEUX

5.1. Description de chaque essieu:

5.2. Marque:

5.3. Type: ...

5.4. Position du ou des essieux rétractables:

5.5. Position du ou des essieux chargeables:

6. SUSPENSION

6.2. Type et nature de la suspension de chaque essieu, groupe d'essieux ou roue:

6.2.1. Réglage du niveau: oui/non/facultatif (¹)

6.2.3. Suspension pneumatique pour le ou les essieux moteurs: oui/non (¹)

6.2.3.1. Suspension de l' (ou des) essieu(x) moteur équivalente à une suspension pneumatique: oui/non (¹)

6.2.3.2. Fréquence et amortissement de l'oscillation de la masse suspendue:

6.6.1. Combinaisons pneumatiques/roues (pour les pneumatiques, indiquer la désignation des dimensions, l'indice de capacité de charge minimale, le symbole de catégorie de vitesse minimale; pour les roues, indiquer la ou les dimensions de la jante et le ou les décalages)

6.6.1.1. Essieux

6.6.1.1.1. Essieu n° 1:

6.6.1.1.2. Essieu n° 2:

etc.

6.6.1.2. Roue de secours, le cas échéant:

6.6.2. Limite supérieure et limite inférieure des rayons de roulement

- 6.6.2.1. Essieu n° 1:
- 6.6.2.2. Essieu n° 2:
- etc.
- 7. DIRECTION
- 7.2. Mécanisme et commande
- 7.2.1. Type de timonerie de direction (le cas échéant, préciser pour l'avant et l'arrière):
- 7.2.2. Transmission aux roues (y compris les moyens autres que mécaniques; le cas échéant, préciser pour l'avant et l'arrière):
- 7.2.3. Mode d'assistance, le cas échéant:
- 8. FREINAGE
- 8.5. Dispositif antiblocage: oui/non/facultatif (¹):
- 8.9. Description succincte des systèmes de freinage (conformément au point 1.6 de l'addendum à l'appendice 1 de l'annexe IX de la directive 71/320/CEE):
- 8.11. Détails concernant les types de systèmes de freinage d'endurance:
- 9. CARROSSERIE
- 9.1. Type de carrosserie:
- 9.3. Portes pour occupants, serrures et charnières
- 9.3.1. Configuration et nombre des portes:
- 9.9. Dispositifs de vision indirecte
- 9.9.1. Rétroviseurs/antévisseurs (les renseignements doivent être donnés pour chaque rétroviseur/antévisseur):
- 9.9.1.1. Marque:
- 9.9.1.2. Marque de réception CE:
- 9.9.1.3. Variante:
- 9.9.1.4. Dessin(s) identifiant le rétroviseur/antévisseur et montrant son emplacement par rapport à la structure du véhicule:
- 9.9.1.5. Mode de fixation, y compris en ce qui concerne la partie de la structure du véhicule où le rétroviseur/antévisseur est fixé:
- 9.9.1.6. Équipement en option pouvant restreindre le champ de vision vers l'arrière:
- 9.9.1.7. Description succincte des composants électroniques (le cas échéant) du système de réglage:
- 9.9.2. Dispositifs de vision indirecte autres que les rétroviseurs/antévisseurs:
- 9.9.2.1. Type et caractéristiques (notamment une description complète du dispositif):
- 9.9.2.1.1. Dans le cas d'un dispositif à caméra-moniteur, distance de détection (en millimètres), contraste, échelle de luminance, correction des reflets, performance d'affichage (noir et blanc/couleur), fréquence de répétition des images, portée de luminance du moniteur:
- 9.9.2.1.2. Dessins suffisamment détaillés pour permettre l'identification du dispositif complet, y compris les modalités d'installation; les dessins doivent indiquer l'emplacement prévu pour la marque d'homologation CE.

- 9.10. Aménagement intérieur
- 9.10.3. Sièges
- 9.10.3.1. Nombre:
- 9.10.3.2. Emplacement et disposition:
- 9.10.3.2.1. Nombre de places assises:
- 9.10.3.2.2. Place(s) assise(s) conçue(s) pour être utilisée(s) uniquement lorsque le véhicule est à l'arrêt:
- 9.10.4.1. Type(s) d'appui-tête: intégré/rapporté/séparé ⁽¹⁾
- 9.10.4.2. Numéro(s) de réception, le cas échéant:
- 9.12.2. Nature et emplacement des systèmes de retenue complémentaires (indiquer oui/non/facultatifs) ⁽¹⁾
(G = côté gauche, D = côté droit, C = centre)

| | Airbag frontal | Airbag latéral | Tendeur de sangle de la ceinture |
|--|----------------|----------------|----------------------------------|
| Première rangée de sièges | | | |
| { G | | | |
| { C | | | |
| | { D | | |
| Deuxième rangée de sièges ⁽¹⁾ | | | |
| { G | | | |
| { C | | | |
| | { D | | |

⁽¹⁾ Le tableau peut être étendu si nécessaire pour les véhicules équipés de plus de deux rangées de sièges ou de plus de trois sièges par rangée.

- 9.17. Plaques et inscriptions réglementaires (directive 76/114/CEE)
- 9.17.1. Photographies et/ou dessins montrant l'emplacement des plaques et des inscriptions réglementaires et du numéro d'identification du véhicule:
- 9.17.4. Déclaration sur la conformité aux prescriptions du point 1.1.1 de l'annexe II de la directive 76/114/CEE, établie par le constructeur
- 9.17.4.1. Signification des caractères utilisés dans la deuxième partie et, le cas échéant, dans la troisième partie, pour satisfaire aux exigences du point 5.3 de la norme ISO 3779:1983:
- 9.17.4.2. Si des caractères sont utilisés dans la deuxième partie pour satisfaire aux exigences du point 5.4 de la norme ISO 3779:1983, indiquer ces caractères:
- 9.23. Protection des piétons
- 9.23.1. Une description détaillée comprenant des photographies et/ou des dessins du véhicule en ce qui concerne la structure, les dimensions, les lignes de référence significatives et les matériaux constitutifs de la partie frontale du véhicule (intérieur et extérieur) est fournie. Cette description contient des précisions sur tout système de protection active installé.
11. LIAISONS ENTRE VÉHICULES TRACTEURS ET REMORQUES ET SEMI-REMORQUES
- 11.1. Classe et type du ou des dispositif(s) d'attelage monté(s) ou à monter:
- 11.3. Instructions concernant la mise en place du dispositif d'attelage sur le véhicule et photographies ou dessins des points d'attache sur le véhicule indiqués par le constructeur, informations complémentaires si le type d'attelage en cause est réservé à certaines variantes de la version du véhicule type:
- 11.4. Informations concernant la mise en place de supports ou de socles de remorquage spéciaux:
- 11.5. Numéro(s) de réception CE:
- 12.7.1. Véhicule équipé d'un système radar à courte portée dans la bande de fréquences des 24 GHz: oui/non (biffer la mention inutile)
- 12.7.2. Véhicule équipé d'un système radar à courte portée dans la bande de fréquences des 79 GHz: oui/non (biffer la mention inutile).

13. DISPOSITIONS PARTICULIÈRES CONCERNANT LES VÉHICULES DESTINÉS AU TRANSPORT DE PASSAGERS ET COMPORTANT, OUTRE LE SIÈGE DU CONDUCTEUR, PLUS DE HUIT PLACES ASSISES
- 13.1. Classe du véhicule (classe I, classe II, classe III, classe A, classe B):
- 13.1.1. Types de châssis sur lesquels la carrosserie réceptionnée CE peut être installée [constructeur(s) et types de véhicule(s)]
- 13.3. Nombre de passagers (assis et debout):
- 13.3.1. Total (N):
- 13.3.2. Impériale (N_a) ⁽¹⁾:
- 13.3.3. Premier niveau (N_b) ⁽¹⁾:
- 13.4. Nombre de passagers assis:
- 13.4.1. Total (A):
- 13.4.2. Impériale (A_a) ⁽¹⁾:
- 13.4.3. Premier niveau (A_b) ⁽¹⁾:

B: Pour la catégorie O

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:
- 0.4. Catégorie ^(c):
- 0.4.1. Classification(s) selon les marchandises dangereuses que le véhicule est destiné à transporter:
- 0.5. Nom et adresse du constructeur:
- 0.8. Adresse des ateliers de montage:
- 0.9. Nom et adresse du mandataire du constructeur (le cas échéant): ...
1. CONSTITUTION GÉNÉRALE DU VÉHICULE
- 1.1. Photos ou dessins d'un véhicule type:
- 1.3. Nombre d'essieux et de roues:
- 1.3.2. Nombre et emplacement des essieux directeurs:
- 1.4. Châssis (pour autant qu'il y en ait) (dessin d'ensemble):
2. MASSES ET DIMENSIONS ^(e) (kg et mm)
- (faire référence au dessin si nécessaire)

- 2.1. Empattement(s) (à pleine charge) ^(f):
- 2.3.1. Voie de chaque essieu directeur ⁽ⁱ⁾:
- 2.3.2. Voie de tous les autres essieux ⁽ⁱ⁾:
- 2.4. Gamme des dimensions du véhicule (hors tout):
 - 2.4.2. Pour les châssis carrossés
 - 2.4.2.1. Longueur ^(j):
 - 2.4.2.1.1. Longueur de la surface de chargement:
 - 2.4.2.2. Largeur ^(k):
 - 2.4.2.2.1. Épaisseur des parois (dans le cas d'un véhicule prévu pour le transport de marchandises sous température contrôlée):
 - 2.4.2.3. Hauteur (en ordre de marche) ^(l) (lorsque la suspension est réglable en hauteur, indiquer la position de marche normale):
- 2.6. Masse du véhicule carrossé et équipé d'un dispositif d'attelage, s'il s'agit d'un véhicule tracteur d'une catégorie autre que M₁, en ordre de marche, ou masse du châssis-cabine si le constructeur ne pose pas la carrosserie et/ou le dispositif d'attelage (avec liquides, outillage, roue de secours, le cas échéant, conducteur et, pour les autobus et autocars, masse du convoyeur si un siège est prévu pour lui dans le véhicule) ^(o) (maximum et minimum pour chaque variante):
 - 2.6.1. Répartition de cette masse entre les essieux, et, dans le cas d'une semi-remorque ou d'une remorque à essieu central, la charge au point d'attelage (masse maximale et masse minimale pour chaque version):
- 2.7. Masse minimale du véhicule complété déclarée par le constructeur, dans le cas d'un véhicule incomplet:
- 2.8. Masse en charge maximale techniquement admissible déclarée par le constructeur ^(p) ^(*):
 - 2.8.1. Répartition de cette masse entre les essieux et, dans le cas d'une semi-remorque ou d'une remorque à essieu central, la charge au point d'attelage ^(*):
- 2.9. Masse maximale techniquement admissible sur chaque essieu:
- 2.10. Masse maximale techniquement admissible sur chaque groupe d'essieux:
- 2.12. Charge verticale statique/masse maximale techniquement admissible sur le point d'attelage:
 - 2.12.2. de la semi-remorque ou de la remorque à essieu central:
- 2.16. Masses maximales admissibles d'immatriculation/en service prévues (facultatif: lorsque ces valeurs sont fournies, elles sont vérifiées conformément aux exigences de l'annexe IV de la directive 97/27/CE):
 - 2.16.1. Masse en charge maximale admissible d'immatriculation/en service prévue [plusieurs entrées possibles pour chaque configuration technique ^(#)]:
 - 2.16.2. Masse en charge maximale admissible d'immatriculation/en service prévue sur chaque essieu et, dans le cas d'une semi-remorque ou d'une remorque à essieu central, charge prévue sur le point d'attelage déclarée par le constructeur lorsqu'elle est inférieure à la masse maximale techniquement admissible sur le point d'attelage [plusieurs entrées possibles pour chaque configuration technique ^(#)]:
 - 2.16.3. Masse maximale admissible d'immatriculation/en service prévue sur chaque groupe d'essieux [plusieurs entrées possibles pour chaque configuration technique ^(#)]:
 - 2.16.4. Masse tractable maximale admissible d'immatriculation/en service prévue [plusieurs entrées possibles pour chaque configuration technique ^(#)]:
 - 2.16.5. Masse maximale admissible d'immatriculation/en service prévue de l'ensemble [plusieurs entrées possibles pour chaque configuration technique ^(#)]:

- 5. ESSIEUX
 - 5.1. Description de chaque essieu:
 - 5.2. Marque:
 - 5.3. Type: ...
 - 5.4. Position du ou des essieux rétractables:
 - 5.5. Position du ou des essieux chargeables:
 - 6. SUSPENSION
 - 6.2. Type et nature de la suspension de chaque essieu, groupe d'essieux ou roue:
 - 6.2.1. Réglage du niveau: oui/non/facultatif ⁽¹⁾
 - 6.6.1. Combinaisons pneumatiques/roues (pour les pneumatiques, indiquer la désignation des dimensions, l'indice de capacité de charge minimale, le symbole de catégorie de vitesse minimale; pour les roues, indiquer la ou les dimensions de la jante et le ou les décalages)
 - 6.6.1.1. Essieux
 - 6.6.1.1.1. Essieu n° 1:
 - 6.6.1.1.2. Essieu n° 2:
 - etc.
 - 6.6.1.2. Roue de secours, le cas échéant:
 - 6.6.2. Limite supérieure et limite inférieure des rayons de roulement
 - 6.6.2.1. Essieu n° 1:
 - 6.6.2.2. Essieu n° 2:
 - etc.
7. DIRECTION
 - 7.2. Mécanisme et commande
 - 7.2.1. Type de timonerie de direction (le cas échéant, préciser pour l'avant et l'arrière):
 - 7.2.2. Transmission aux roues (y compris les moyens autres que mécaniques; le cas échéant, préciser pour l'avant et l'arrière):
 - 7.2.3. Mode d'assistance, le cas échéant:
8. FREINAGE
 - 8.5. Dispositif antiblocage: oui/non/facultatif ⁽¹⁾:
 - 8.9. Description succincte des systèmes de freinage (conformément au point 1.6 de l'addendum à l'appendice 1 de l'annexe IX de la directive 71/320/CEE):
9. CARROSSERIE
 - 9.1. Type de carrosserie:
 - 9.17. Plaques et inscriptions réglementaires (directive 76/114/CEE)
 - 9.17.1. Photographies et/ou dessins montrant l'emplacement des plaques et des inscriptions réglementaires et du numéro de châssis:
 - 9.17.4. Déclaration sur la conformité aux prescriptions du point 1.1.1 de l'annexe II de la directive 76/114/CEE, établie par le constructeur

- 9.17.4.1. Signification des caractères utilisés dans la deuxième partie et, le cas échéant, dans la troisième partie, pour satisfaire aux exigences de la section 5.3 de la norme ISO 3779:1983:
- 9.17.4.2. Si des caractères sont utilisés dans la deuxième partie pour satisfaire aux exigences de la section 5.4 de la norme ISO 3779:1983, indiquer ces caractères:
11. LIAISONS ENTRE VÉHICULES TRACTEURS ET REMORQUES ET SEMI-REMORQUES
- 11.1. Classe et type du ou des dispositif(s) d'attelage monté(s) ou à monter:
- 11.5. Numéro(s) de réception:

PARTIE II

Tableau exposant les combinaisons autorisées dans les différentes versions des éléments de la partie I pour lesquels il y a des entrées multiples. Dans le cas de ces éléments, chaque entrée doit être affectée d'une lettre, qui servira à indiquer dans le tableau la ou les entrée(s) relative(s) à un élément particulier applicable(s) à une version particulière.

Un tableau distinct doit être établi pour chaque variante du type.

Les entrées multiples pour lesquelles il n'existe aucune restriction quant à leur combinaison dans une variante doivent être inscrites dans la colonne intitulée «tous».

| Numéro de l'élément | Tous | Version 1 | Version 2 | etc. | Version n° |
|---------------------|------|-----------|-----------|------|------------|
| | | | | | |

Ces données peuvent être présentées sous une autre forme pour autant que l'objectif initial soit respecté.

Chaque variante et chaque version doivent être identifiées par un code numérique ou alphanumérique, qui doit être indiqué également dans le certificat de conformité (annexe IX) du véhicule concerné.

Dans le cas d'une (ou de) variante(s) en application de l'annexe XI ou de l'article 20, le constructeur doit assigner un code spécial.

PARTIE III

Numéros de réception par type

Fournir les informations demandées ci-dessous sur les éléments (***) applicables aux véhicules (annexe IV ou annexe XI) (toutes les réceptions pertinentes doivent être incluses).

| Objet | Numéro de réception par type | État membre ou partie contractante (*) délivrant la réception par type (**) | Date de l'extension | Variante(s)/Version(s) |
|-------|------------------------------|---|---------------------|------------------------|
| | | | | |

(*) Parties contractantes à l'accord de 1958 révisé.

(**) À indiquer si cette donnée ne peut pas être obtenue à partir du numéro de réception par type.

Signature:

Fonctions dans l'entreprise:

Date:

ANNEXE IV

Liste des exigences aux fins d'une réception CE par type de véhicules

PARTIE I

Liste des actes réglementaires

[Compte tenu, le cas échéant, de la portée et des dernières modifications de chacun des actes réglementaires suivants. Concernant les règlements de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (CEE-ONU), la référence de l'acte réglementaire fait apparaître les séries pertinentes de modifications des règlements CEE-ONU auxquels la Communauté a adhéré]

| Objet | Référence de l'acte réglementaire | Référence au Journal officiel | Applicabilité | | | | | | | | | |
|--|-----------------------------------|-------------------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| | | | M ₁ | M ₂ | M ₃ | N ₁ | N ₂ | N ₃ | O ₁ | O ₂ | O ₃ | O ₄ |
| 1. Niveaux sonores | 70/157/CEE | L 42 du 23.2.1970, p. 16. | X | X | X | X | X | X | | | | |
| 2. Émissions | 70/220/CEE | L 76 du 6.4.1970, p. 1. | X | X | X | X | X | X | | | | |
| 3. Réservoirs de carburant/dispositifs de protection arrière | 70/221/CEE | L 76 du 6.4.1970, p. 23. | X ⁽⁵⁾ | X ⁽⁵⁾ | X ⁽⁵⁾ | X ⁽⁵⁾ | X ⁽⁵⁾ | X ⁽⁵⁾ | X | X | X | X |
| 4. Plaques d'immatriculation arrière | 70/222/CEE | L 76 du 6.4.1970, p. 25. | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 5. Dispositifs de direction | 70/311/CEE | L 133 du 18.6.1970, p. 10. | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 6. Poignées et charnières de porte | 70/387/CEE | L 176 du 10.8.1970, p. 5. | X | | | X | X | X | | | | |
| 7. Avertisseur acoustique | 70/388/CEE | L 176 du 10.8.1970, p. 12. | X | X | X | X | X | X | | | | |
| 8. Dispositifs de vision indirecte | 2003/97/CE ⁽⁸⁾ | L 25 du 29.1.2004, p. 1. | X | X | X | X | X | X | | | | |
| 9. Freinage | 71/320/CEE | L 202 du 6.9.1971, p. 37. | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 10. Suppression des parasites radioélectriques | 72/245/CEE | L 152 du 6.7.1972, p. 15. | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 11. Émissions diesel | 72/306/CEE | L 190 du 20.8.1972, p. 1. | X | X | X | X | X | X | | | | |
| 12. Aménagement intérieur | 74/60/CEE | L 38 du 11.2.1974, p. 2. | X | | | | | | | | | |
| 13. Antivol | 74/61/CEE | L 38 du 11.2.1974, p. 22. | X | X | X | X | X | X | | | | |
| 14. Comportement du dispositif de conduite en cas de choc | 74/297/CEE | L 165 du 20.6.1974, p. 16. | X | | | X | | | | | | |
| 15. Résistance des sièges | 74/408/CEE | L 221 du 12.8.1974, p. 1. | X | X | X | X | X | X | | | | |
| 16. Saillies extérieures | 74/483/CEE | L 256 du 2.10.1974, p. 4. | X | | | | | | | | | |
| 17. Tachymètre et marche arrière | 75/443/CEE | L 196 du 26.7.1975, p. 1. | X | X | X | X | X | X | | | | |
| 18. Plaques réglementaires | 76/114/CEE | L 24 du 30.1.1976, p. 1. | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 19. Points d'ancrage des ceintures de sécurité | 76/115/CEE | L 24 du 30.1.1976, p. 6. | X | X | X | X | X | X | | | | |

| Objet | Référence de l'acte réglementaire | Référence au Journal officiel | Applicabilité | | | | | | | | | | |
|---|-----------------------------------|-------------------------------|----------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|---|
| | | | M ₁ | M ₂ | M ₃ | N ₁ | N ₂ | N ₃ | O ₁ | O ₂ | O ₃ | O ₄ | |
| 20. Dispositifs d'éclairage | 76/756/CEE | L 262 du 27.9.1976, p. 1. | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 21. Catadioptrés | 76/757/CEE | L 262 du 27.9.1976, p. 32. | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 22. Feux d'encombrement, feux de position arrière/avant/latéraux, feux stop, feux d'éclairage de jour | 76/758/CEE | L 262 du 27.9.1976, p. 54. | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 23. Feux indicateurs de direction | 76/759/CEE | L 262 du 27.9.1976, p. 71. | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 24. Dispositifs d'éclairage de la plaque d'immatriculation | 76/760/CEE | L 262 du 27.9.1976, p. 85. | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 25. Projecteurs (y compris lampes) | 76/761/CEE | L 262 du 27.9.1976, p. 96. | X | X | X | X | X | X | | | | | |
| 26. Feux de brouillard (avant) | 76/762/CEE | L 262 du 27.9.1976, p. 122. | X | X | X | X | X | X | | | | | |
| 27. Dispositifs de remorquage | 77/389/CEE | L 145 du 13.6.1977, p. 41. | X | X | X | X | X | X | | | | | |
| 28. Feux de brouillard (arrière) | 77/538/CEE | L 220 du 29.8.1977, p. 60. | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 29. Feux de marche arrière | 77/539/CEE | L 220 du 29.8.1977, p. 72. | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 30. Feux de stationnement | 77/540/CEE | L 220 du 29.8.1977, p. 83. | X | X | X | X | X | X | | | | | |
| 31. Ceintures de sécurité et systèmes de retenue | 77/541/CEE | L 220 du 29.8.1977, p. 95. | X | X | X | X | X | X | | | | | |
| 32. Champ de vision avant | 77/649/CEE | L 267 du 19.10.1977, p. 1. | X | | | | | | | | | | |
| 33. Identification des commandes | 78/316/CEE | L 81 du 28.3.1978, p. 3. | X | X | X | X | X | X | | | | | |
| 34. Dispositifs de dégivrage et de désembuage | 78/317/CEE | L 81 du 28.3.1978, p. 27. | X | (¹) | (¹) | (¹) | (¹) | (¹) | | | | | |
| 35. Essuie-glaces et lave-glaces | 78/318/CEE | L 81 du 28.3.1978, p. 49. | X | (²) | (²) | (²) | (²) | (²) | | | | | |
| 36. Chauffage de l'habitacle | 2001/56/CE | L 292 du 9.11.2001, p. 21. | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 37. Recouvrement de roues | 78/549/CEE | L 168 du 6.6.1978, p. 45. | X | | | | | | | | | | |
| 38. Appuie-tête | 78/932/CEE | L 325 du 20.11.1978, p. 1. | X | | | | | | | | | | |
| 39. Émissions de CO ₂ /consommation de carburant | 80/1268/CEE | L 375 du 31.12.1980, p. 36. | X | | | X | | | | | | | |
| 40. Puissance du moteur | 80/1269/CEE | L 375 du 31.12.1980, p. 46. | X | X | X | X | X | X | | | | | |
| 41. Émissions diesel | 88/77/CEE | L 36 du 9.2.1988, p. 33. | X | X | X | X | X | X | | | | | |
| 42. Protection latérale | 89/297/CEE | L 124 du 5.5.1989, p. 1. | | | | | X | X | | | X | X | |
| 43. Systèmes antiprojections | 91/226/CEE | L 103 du 23.4.1991, p. 5. | | | | | X | X | | | X | X | |
| 44. Masses et dimensions (voitures) | 92/21/CEE | L 129 du 14.5.1992, p. 1. | X | | | | | | | | | | |

| Objet | Référence de l'acte réglementaire | Référence au Journal officiel | Applicabilité | | | | | | | | | |
|--|-----------------------------------|-------------------------------|------------------|------------------|------------------|---------------------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| | | | M ₁ | M ₂ | M ₃ | N ₁ | N ₂ | N ₃ | O ₁ | O ₂ | O ₃ | O ₄ |
| 45. Vitrage de sécurité | 92/22/CEE | L 129 du 14.5.1992, p. 11. | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 46. Pneumatiques | 92/23/CEE | L 129 du 14.5.1992, p. 95. | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 47. Limiteurs de vitesse | 92/24/CEE | L 129 du 14.5.1992, p. 154. | | | X | | X | X | | | | |
| 48. Masses et dimensions (autres que les véhicules du point 44) | 97/27/CE | L 233 du 28.8.1997, p. 1. | | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 49. Saillies extérieures des cabines | 92/114/CEE | L 409 du 31.12.1992, p. 17. | | | | X | X | X | | | | |
| 50. Dispositifs d'attelage | 94/20/CE | L 195 du 29.7.1994, p. 1. | X ⁽³⁾ | X ⁽³⁾ | X ⁽³⁾ | X ⁽³⁾ | X ⁽³⁾ | X ⁽³⁾ | X | X | X | X |
| 51. Inflammabilité | 95/28/CE | L 281 du 23.11.1995, p. 1. | | | X | | | | | | | |
| 52. Autobus et autocars | 2001/85/CE | L 42 du 13.2.2002, p. 1. | | X | X | | | | | | | |
| 53. Collision frontale | 96/79/CE | L 18 du 21.1.1997, p. 7. | X | | | | | | | | | |
| 54. Collision latérale | 96/27/CE | L 169 du 8.7.1996, p. 1. | X | | | X | | | | | | |
| 55. | | | | | | | | | | | | |
| 56. Véhicules destinés au transport des marchandises dangereuses | 98/91/CE | L 11 du 16.1.1999, p. 25. | | | | X ⁽⁴⁾ | X ⁽⁴⁾ | X ⁽⁴⁾ | X ⁽⁴⁾ | X ⁽⁴⁾ | X ⁽⁴⁾ | X ⁽⁴⁾ |
| 57. Protection contre l'encastrement à l'avant | 2000/40/CE | L 203 du 10.8.2000, p. 9. | | | | | X | X | | | | |
| 58. Protection des piétons | 2003/102/CE | L 321 du 6.12.2003, p. 15. | X ⁽⁶⁾ | | | X ⁽⁶⁾ ⁽⁷⁾ | | | | | | |

X: Acte réglementaire applicable.

⁽¹⁾ Les véhicules de cette catégorie doivent être munis d'un dispositif adéquat de dégivrage et de désembuage du pare-brise.

⁽²⁾ Les véhicules de cette catégorie doivent être munis de lave-glaces et d'essuie-glaces adéquats.

⁽³⁾ Les exigences de la directive 94/20/CE s'appliquent uniquement aux véhicules équipés de dispositifs d'attelage.

⁽⁴⁾ Les exigences de la directive 98/91/CE s'appliquent uniquement lorsque le constructeur demande la réception CE d'un véhicule spécifiquement destiné au transport de marchandises dangereuses.

⁽⁵⁾ Dans le cas de véhicules roulant au GPL ou au GNC, en attendant l'adoption des modifications pertinentes de la directive 70/221/CEE afin d'inclure les réservoirs à GPL et à GNC, une réception conformément au règlement de la CEE-ONU 67-01 ou 110 est requise.

⁽⁶⁾ Masse maximale ne dépassant pas 2,5 tonnes.

⁽⁷⁾ Dérivant d'un véhicule de catégorie M₁.

⁽⁸⁾ Jusqu'aux dates visées à l'article 2 de la directive 2003/97/CE, les réceptions accordées conformément à la directive 71/127/CEE demeurent valables aux fins de la réception complète du véhicule.

Appendice

Liste des exigences auxquelles les véhicules de la catégorie M₁ produits en petites séries doivent satisfaire aux fins de la réception CE

(compte tenu, le cas échéant, des dernières modifications de chacun des actes réglementaires énumérés ci-dessous)

| | Objet | Référence de l'acte réglementaire | Référence au Journal officiel | M ₁ |
|----|--|-----------------------------------|-------------------------------|--------------------------------------|
| 1 | Niveau sonore | 70/157/CEE | L 42 du 23.2.1970, p. 16. | A |
| 2 | Émissions [à l'exception de la série complète de prescriptions relatives aux systèmes de diagnostic embarqué (OBD)] | 70/220/CEE | L 76 du 6.4.1970, p. 1. | A |
| 3 | Réservoirs de carburant/dispositifs de protection arrière | 70/221/CEE | L 76 du 6.4.1970, p. 23. | B |
| 4 | Emplacement des plaques d'immatriculation arrière | 70/222/CEE | L 76 du 6.4.1970, p. 25. | B |
| 5 | Effort à la commande | 70/311/CEE | L 133 du 18.6.1970, p. 10. | C |
| 6 | Serrures et charnières de porte | 70/387/CEE | L 176 du 10.8.1970, p. 5. | C |
| 7 | Avertisseur acoustique | 70/388/CEE | L 176 du 10.8.1970, p. 12. | B |
| 8 | Dispositifs de vision indirecte | 2003/97/CE ⁽²⁾ | L 25 du 29.1.2004, p. 1. | X ⁽²⁾ B ⁽⁴⁾ |
| 9 | Freinage | 71/320/CEE | L 202 du 6.9.1971, p. 37. | A |
| 10 | Suppression des parasites radioélectriques | 72/245/CEE | L 152 du 6.7.1972, p. 15. | A ⁽¹⁾ C ⁽³⁾ |
| 11 | Fumées des moteurs diesel | 72/306/CEE | L 190 du 20.8.1972, p. 1. | A |
| 12 | Aménagement intérieur | 74/60/CEE | L 38 du 11.2.1974, p. 2. | C |
| 13 | Dispositif antivol et coupe-circuit | 74/61/CEE | L 38 du 11.2.1974, p. 22. | A |
| 14 | Comportement du dispositif de conduite en cas de choc | 74/297/CEE | L 165 du 20.6.1974, p. 16. | C |
| 15 | Résistance des sièges | 74/408/CEE | L 221 du 12.8.1974, p. 1. | C |
| 16 | Saillies extérieures | 74/483/CEE | L 266 du 2.10.1974, p. 4. | C |
| 17 | Indicateur de vitesse et marche arrière | 75/443/CEE | L 196 du 26.7.1975, p. 1. | B |
| 18 | Plaques réglementaires | 76/114/CEE | L 24 du 30.1.1976, p. 1. | B |
| 19 | Ancrages des ceintures de sécurité | 76/115/CEE | L 24 du 30.1.1976, p. 6. | B |
| 20 | Dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse | 76/756/CEE | L 262 du 27.9.1976, p. 1. | B |
| 21 | Catadioptrés | 76/757/CEE | L 262 du 27.9.1976, p. 32. | X |
| 22 | Feux d'encombrement, feux de position avant, feux de position arrière, feux stop, feux de position latéraux et de circulation diurne | 76/758/CEE | L 262 du 27.9.1976, p. 54. | X |
| 23 | Indicateurs de direction | 76/759/CEE | L 262 du 27.9.1976, p. 71. | X |
| 24 | Dispositifs d'éclairage de la plaque d'immatriculation | 76/760/CEE | L 262 du 27.9.1976, p. 85. | X |
| 25 | Projecteurs (y compris lampes) | 76/761/CEE | L 262 du 27.9.1976, p. 96. | X |
| 26 | Feux-brouillard avant | 76/762/CEE | L 262 du 27.9.1976, p. 122. | X |
| 27 | Dispositifs de remorquage | 77/389/CEE | L 145 du 13.6.1977, p. 41. | B |
| 28 | Feux-brouillard arrière | 77/538/CEE | L 220 du 29.8.1977, p. 60. | X |
| 29 | Feux de marche arrière | 77/539/CEE | L 220 du 29.8.1977, p. 72. | X |
| 30 | Feux de stationnement | 77/540/CEE | L 220 du 29.8.1977, p. 83. | X |
| 31 | Ceintures de sécurité et systèmes de retenue | 77/541/CEE | L 220 du 29.8.1977, p. 95. | A ⁽²⁾ B ⁽⁴⁾ |

| | Objet | Référence de l'acte réglementaire | Référence au Journal officiel | M ₁ |
|----|---|-----------------------------------|-------------------------------|--------------------------------------|
| 32 | Champ de vision vers l'avant | 77/649/CEE | L 267 du 19.10.1977, p. 1. | A |
| 33 | Identification des commandes | 78/316/CEE | L 81 du 28.3.1978, p. 3. | X |
| 34 | Dispositifs de dégivrage et de désembuage | 78/317/CEE | L 81 du 28.3.1978, p. 27. | C |
| 35 | Essuie-glaces et lave-glaces | 78/318/CEE | L 81 du 28.3.1978, p. 49. | C |
| 36 | Chauffage de l'habitacle | 2001/56/CE | L 292 du 9.11.2001, p. 21. | C |
| 37 | Recouvrement des roues | 78/549/CEE | L 168 du 26.6.1978, p. 45. | B |
| 39 | Consommation de carburant | 80/1268/CEE | L 375 du 31.12.1980, p. 36. | A |
| 40 | Puissance du moteur | 80/1269/CEE | L 375 du 31.12.1980, p. 46. | C |
| 41 | Fumées des moteurs diesel | 88/77/CEE | L 36 du 9.2.1988, p. 33. | A |
| 44 | Masses et dimensions (voitures) | 92/21/CEE | L 129 du 14.5.1992, p. 1. | C |
| 45 | Vitrage de sécurité | 92/22/CEE | L 129 du 14.5.1992, p. 11. | X ⁽²⁾ B ⁽⁴⁾ |
| 46 | Pneumatiques | 92/23/CEE | L 129 du 14.5.1992, p. 95. | X ⁽²⁾ B ⁽⁴⁾ |
| 50 | Dispositifs d'attelage | 94/20/CE | L 195 du 29.7.1994, p. 1. | X ⁽²⁾ A ⁽⁴⁾ |
| 53 | Collision frontale | 96/79/CE | L 18 du 21.1.1997, p. 7. | s.o. |
| 54 | Collision latérale | 96/27/CE | L 169 du 8.7.1996, p. 1. | s.o. |
| 58 | Protection des piétons | 2003/102/CE | L 321 du 6.12.2003, p. 15. | s.o. |

(1) Sous-ensemble électronique

(2) Composant

(3) Véhicule

(4) Instructions de montage

(5) Jusqu'au 26 janvier 2006, les réceptions accordées conformément à la directive 71/127/CEE peuvent être acceptées en remplacement.

Légendes

X: La conformité totale à l'acte réglementaire est exigée; la fiche de réception CE doit être délivrée; la conformité de la production doit être assurée.

A: Aucune dérogation n'est autorisée, à l'exception de celles prévues dans l'acte réglementaire. La fiche de réception et la marque de réception ne sont pas exigées. Des rapports d'essais doivent être établis par un service technique notifié.

B: Les prescriptions techniques de l'acte réglementaire doivent être respectées. Les essais prévus dans l'acte réglementaire doivent être réalisés intégralement; sous réserve de l'accord de l'autorité compétente en matière de réception, ils peuvent être réalisés par le constructeur lui-même; celui-ci peut être autorisé à émettre le rapport technique; il n'y a pas lieu de délivrer de fiche de réception et la réception n'est pas exigée.

C: Le constructeur doit démontrer, à la satisfaction de l'autorité compétente en matière de réception, que les exigences fondamentales de l'acte réglementaire sont respectées.

s.o.: Cet acte réglementaire est sans objet (aucune exigence) pour cette catégorie.

PARTIE II

Dans les cas où il est fait référence à une directive particulière ou à un règlement particulier, une réception au titre des règlements de la CEE-ONU ci-après [compte tenu de la portée ⁽¹⁾ et des amendements à chacun des règlements CEE-ONU énumérés ci-dessous] doit être considérée comme remplaçant une réception CE au titre de la directive particulière ou du règlement particulier mentionné dans le tableau de la partie I.

Ces règlements de la CEE-ONU sont ceux auxquels la Communauté a adhéré en qualité de partie à «l'accord de Genève de 1958 révisé» de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies, en vertu de la décision 97/836/CE du Conseil, ou des décisions ultérieures du Conseil, conformément à l'article 3, paragraphe 3, de cette décision.

Tout nouvel amendement aux règlements de la CEE-ONU figurant sur la liste reproduite ci-après doit être réputé équivalent à ces règlements, sous réserve de la décision de la Communauté prévue à l'article 4, paragraphe 2, de la décision 97/836/CE ^(*).

| | Objet | Numéro de règlement de base CEE-ONU | Série d'amendements |
|-------|--|-------------------------------------|---------------------|
| 1. | Niveau sonore | 51 | 02 |
| 1. | Silencieux de remplacement | 59 | 00 |
| 2. | Émissions | 83 | 03 |
| 2. | Convertisseurs catalytiques de remplacement | 103 | 00 |
| 3. | Dispositif de protection arrière | 58 | 01 |
| 3. | Réservoirs de carburant | 34 | 01 |
| 3. | Réservoirs de carburant | 67 | 01 |
| 3. | Réservoirs de carburant | 110 | 00 |
| 5. | Direction | 79 | 01 |
| 6. | Poignées et charnières de portes | 11 | 02 |
| 7. | Avertisseur acoustique | 28 | 00 |
| 8. | Rétroviseurs | 46 | 01 |
| 8 bis | Dispositifs de vision indirecte | 46 | 02 |
| 9. | Freinage | 13 | 09 |
| 9. | Freinage | 13H | 00 |
| 9. | Freinage (garniture) | 90 | 01 |
| 10. | Suppression des parasites radioélectriques | 10 | 02 |
| 11. | Fumées diesel | 24 | 03 |
| 12. | Aménagement intérieur | 21 | 01 |
| 13. | Antivol | 18 | 02 |
| 13. | Dispositif d'immobilisation | 97 | 00 |
| 13. | Alarmes | 97 | 00 |
| 13. | Usage non autorisé | 116 | 00 |
| 14. | Comportement du dispositif de conduite en cas de choc | 12 | 03 |
| 15. | Résistance des sièges | 17 | 06 |
| 15. | Résistance des sièges (autobus et autocars) | 80 | 01 |
| 16. | Saillies extérieures | 26 | 02 |
| 17. | Tachymètre | 39 | 00 |
| 19. | Points d'ancrage des ceintures de sécurité | 14 | 04 |
| 20. | Dispositifs d'éclairage et signalisation lumineuse | 48 | 01 |
| 21. | Catadioptré | 3 | 02 |
| 22. | Feux d'encombrement, feux de position avant, feux de position arrière, feux stop | 7 | 02 |

⁽¹⁾ Lorsque les directives particulières ou les règlements particuliers contiennent des prescriptions d'installation, celles-ci s'appliquent aussi aux composants et aux entités techniques réceptionnés conformément aux règlements de la CEE-ONU.

^(*) Pour les modifications ultérieures, voir le document UN/ECE TRANS/WP.29/343 dans sa version la plus récente.

| Objet | Numéro de règlement de base CEE-ONU | Série d'amendements |
|---|-------------------------------------|---------------------|
| 22. Feux d'éclairage de jour | 87 | 00 |
| 22. Feux de position latéraux | 91 | 00 |
| 23. Indicateurs de direction | 6 | 01 |
| 24. Dispositif d'éclairage de la plaque d'immatriculation arrière | 4 | 00 |
| 25. Projecteurs (R ₂ et HS ₁) | 1 | 01 |
| 25. Projecteurs (scellés) | 5 | 02 |
| 25. Projecteurs (H ₁ , H ₂ , H ₃ , HB ₃ , HB ₄ , H ₇ , et/ou H ₈) | 8 | 04 |
| 25. Projecteurs (H ₄) | 20 | 02 |
| 25. Projecteurs (halogènes et scellés) | 31 | 02 |
| 25. Lampes à incandescence destinées à être utilisées dans des blocs optiques approuvés | 37 | 03 |
| 25. Projecteurs équipés de sources lumineuses à décharge | 98 | 00 |
| 25. Sources lumineuses à décharge destinées à être utilisées dans des blocs optiques à décharge approuvés | 99 | 00 |
| 26. Feux de brouillard (avant) | 19 | 02 |
| 28. Feux de brouillard (arrière) | 38 | 00 |
| 29. Feux de marche arrière | 23 | 00 |
| 30. Feux de stationnement | 77 | 00 |
| 31. Ceintures de sécurité et systèmes de retenue | 16 | 04 |
| 31. Dispositifs de retenue pour enfants | 44 | 03 |
| 38. Appuie-tête (intégrés aux sièges) | 17 | 06 |
| 38. Appuie-tête | 25 | 04 |
| 39. Consommation de carburant | 101 | 00 |
| 40. Puissance du moteur | 85 | 00 |
| 41. Émissions diesel | 49 | 02 |
| 42. Protection latérale | 73 | 00 |
| 45. Vitrage de sécurité | 43 | 00 |
| 46. Pneumatiques des véhicules utilitaires et de leurs remorques | 30 | 02 |
| 46. Pneumatiques des véhicules à moteur et de leurs remorques | 54 | 00 |
| 46. Pneumatiques, roues de secours/pneumatiques à usage temporaire | 64 | 00 |
| 46. Bruit de roulage | 117 | 00 |
| 47. Limiteurs de vitesse | 89 | 00 |
| 50. Dispositifs d'attelage | 55 | 01 |
| 51. Inflammabilité | 118 | 00 |
| 52. Résistance de la superstructure (autobus et autocars) | 66 | 00 |
| 53. Collision frontale | 94 | 01 |
| 54. Collision latérale | 95 | 02 |
| 55. Protection avant contre l'encastrement | 93 | 00 |

ANNEXE V

Procédures à appliquer au cours du processus de réception CE par type de véhicules

1. Dans le cas d'une demande de réception d'un véhicule complet, l'autorité compétente pour la réception CE:
 - a) vérifie que toutes les fiches de réception CE délivrées au titre des actes réglementaires qui sont applicables pour la réception des véhicules concernent le type de véhicule en question et correspondent aux exigences prescrites;
 - b) s'assure que, par rapport à la documentation, la (les) spécification(s) et les données contenues dans la partie I de la fiche de renseignements afférente aux véhicules figurent dans le dossier de réception et dans les fiches de réception CE délivrées au titre des actes réglementaires pertinents et, lorsqu'un numéro de rubrique de la partie I de la fiche de renseignements ne figure pas dans le dossier des réceptions CE délivrées au titre de l'un quelconque des actes réglementaires, confirme que l'élément ou la caractéristique pertinente est conforme aux indications du dossier constructeur;
 - c) effectue, ou fait effectuer, sur un échantillon de véhicules du type à réceptionner, des inspections d'éléments et de systèmes en vue de vérifier si le (les) véhicule(s) est (sont) construit(s) conformément aux données figurant dans le dossier de réception authentifié en ce qui concerne les fiches de réception CE pertinentes;
 - d) effectue, ou fait effectuer, le cas échéant, les contrôles d'installation nécessaires en ce qui concerne les entités techniques;
 - e) effectue, ou fait effectuer, le cas échéant, les contrôles nécessaires eu égard à la présence des dispositifs prévus aux notes ⁽¹⁾ et ⁽²⁾ de bas de page de la partie I de l'annexe IV.
2. Le nombre de véhicules à inspecter au titre du paragraphe 1, sous c), doit permettre une vérification adéquate des différentes combinaisons à réceptionner, selon les critères suivants:

| Catégorie du véhicule | M ₁ | M ₂ | M ₃ | N ₁ | N ₂ | N ₃ | O ₁ | O ₂ | O ₃ | O ₄ |
|---|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Critères | | | | | | | | | | |
| Moteur | X | X | X | X | X | X | — | — | — | — |
| Boîte de vitesses | X | X | X | X | X | X | — | — | — | — |
| Nombre d'essieux | — | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| Essieux moteurs (nombre, emplacement, interconnexion) | X | X | X | X | X | X | — | — | — | — |
| Essieux directeurs (nombre et emplacement) | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| Type de carrosserie | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| Nombre de portes | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| Côté de conduite | X | X | X | X | X | X | — | — | — | — |
| Nombre de sièges | X | X | X | X | X | X | — | — | — | — |
| Niveau d'équipement | X | X | X | X | X | X | — | — | — | — |

3. S'il n'y a de certificats de réception pour aucun des actes réglementaires applicables, l'autorité compétente en matière de réception CE:
 - a) fait procéder aux essais et aux contrôles exigés par chacun des actes réglementaires pertinents;
 - b) vérifie si le véhicule est conforme au dossier constructeur et s'il satisfait aux exigences techniques de chacun des actes réglementaires pertinents;
 - c) effectue, ou fait effectuer, le cas échéant, les contrôles d'installation nécessaires en ce qui concerne les entités techniques;
 - d) effectue, ou fait effectuer, le cas échéant, les contrôles nécessaires eu égard à la présence des dispositifs prévus aux notes ⁽¹⁾ et ⁽²⁾ de bas de page de la partie I de l'annexe IV.

*Appendice 1***Normes auxquelles les entités visées à l'article 41 doivent se conformer**

1. Activités liées aux essais en vue de la réception des véhicules, à effectuer conformément aux actes réglementaires énumérés à l'annexe IV de la présente directive
 - 1.1. Catégorie A (essais réalisés dans ses propres installations)

EN ISO/CEI 17025: 2005 relative aux prescriptions générales concernant la compétence des laboratoires d'étalonnage et d'essais;

Un service technique désigné pour les activités de catégorie A est autorisé à réaliser ou à superviser les essais prévus dans les actes réglementaires pour lesquels il a été désigné dans les installations d'un constructeur ou dans celles d'un tiers.
 - 1.2. Catégorie B (supervision d'essais réalisés dans les installations du constructeur ou dans celles d'un tiers)

EN ISO/CEI 17020: 2004 relative aux critères généraux pour le fonctionnement de différents types d'organismes procédant à l'inspection

Avant de réaliser ou de superviser tout essai dans les installations du constructeur ou d'un tiers, le service technique vérifie que les installations d'essai et les appareils de mesure satisfont aux exigences correspondantes de la norme visée au point 1.1.
 2. Activités liées à la conformité de la production
 - 2.1. Catégorie C (procédure relative à l'évaluation initiale et aux inspections de contrôle dans le cadre du système de contrôle de la qualité du constructeur)

EN 45012: 1998 relative aux critères généraux concernant les organismes de certification procédant à la certification des systèmes de qualité
 - 2.2. Catégorie D (inspection ou essais concernant des échantillons de production ou supervision de cette inspection ou de ces essais)

EN ISO/CEI 17020: 2004 relative aux critères généraux pour le fonctionnement de différents types d'organismes procédant à l'inspection
-

Appendice 2

Procédure relative à l'évaluation des services techniques

1. OBJET DU PRÉSENT APPENDICE

- 1.1. Le présent appendice définit les modalités selon lesquelles l'autorité compétente visée à l'article 42 de la présente directive est censée mener la procédure d'évaluation des services techniques.
- 1.2. Ces exigences s'appliquent mutatis mutandis à tous les services techniques, quel qu'en soit le statut juridique (organisme indépendant, constructeur ou autorité compétente en matière de réception agissant en tant que service technique).

2. PRINCIPES DE L'ÉVALUATION

L'évaluation se caractérise par le respect d'un certain nombre de principes:

- l'indépendance, qui est le fondement de l'impartialité et de l'objectivité des conclusions,
- une démarche fondée sur des données concrètes garantissant la fiabilité et la reproductibilité des conclusions.

Les contrôleurs doivent faire preuve de responsabilité et d'intégrité, tout en respectant les principes de confidentialité et de discrétion. Ils doivent rapporter leurs résultats et conclusions de manière honnête et précise.

3. APTITUDES REQUISES DES CONTRÔLEURS

- 3.1. Les évaluations ne peuvent être réalisées que par des contrôleurs possédant les connaissances techniques et administratives nécessaires à cet effet.
- 3.2. Les contrôleurs doivent avoir été formés spécifiquement aux activités d'évaluation. En outre, ils doivent posséder une connaissance spécifique du domaine technique dans lequel le service technique exercera ses activités.
- 3.3. Sans préjudice des dispositions des points 3.1 et 3.2, l'évaluation visée à l'article 42, paragraphe 4, doit être réalisée par des contrôleurs indépendants des activités sur lesquelles porte l'évaluation.

4. DEMANDE DE DÉSIGNATION

- 4.1. Un représentant dûment habilité du service technique demandeur doit présenter à l'autorité compétente une demande formelle comprenant:
 - a) des données à caractère général concernant le service technique, comprenant notamment la raison sociale, le nom, les adresses, le statut juridique et le potentiel humain et technique;
 - b) des informations générales concernant le service technique, telles que ses activités, ses liens avec une entité sociale plus grande, le cas échéant, ainsi que l'adresse de tous les sites d'implantation visés par le champ de compétences;
 - c) l'acceptation de satisfaire aux exigences posées pour la désignation et aux autres obligations incombant au service technique, au titre des directives pertinentes;
 - d) une description des services d'évaluation de la conformité que le service technique met en œuvre dans le cadre des directives applicables et une liste des directives pour lesquelles le service technique sollicite une désignation, y compris les limites de capacité, le cas échéant;
 - e) une copie du manuel de la qualité du service technique.
- 4.2. L'autorité compétente doit vérifier la conformité des informations fournies par le service technique.

5. EXAMEN DU POTENTIEL

L'autorité compétente doit s'assurer qu'elle est en mesure de réaliser l'évaluation du service technique pour ce qui est de sa propre politique, de sa compétence et de la présence en son sein de contrôleurs et d'experts convenant pour cette tâche.

6. SOUS-TRAITANCE DE L'ÉVALUATION

- 6.1. L'autorité compétente peut sous-traiter des volets de l'évaluation à une autre autorité compétente en matière de désignation ou solliciter l'aide d'experts techniques fournis par d'autres autorités compétentes. Les sous-traitants et experts doivent être agréés par le service technique demandeur.
- 6.2. L'autorité compétente doit prendre en considération les attestations d'accréditation recouvrant un champ de compétences suffisant pour permettre de mener à bien son évaluation globale du service technique.

7. PRÉPARATION DE L'ÉVALUATION

- 7.1. L'autorité compétente doit formellement nommer une équipe d'évaluation. Elle doit s'assurer de l'adéquation des compétences apportées à chaque mission. En particulier, l'équipe dans son ensemble doit avoir:
 - a) une connaissance suffisante du domaine particulier pour lequel la désignation est demandée; et
 - b) une compréhension suffisante afin de réaliser une évaluation fiable de la capacité qu'a le service technique d'opérer dans le cadre de son champ de compétences.
- 7.2. L'autorité compétente doit formuler clairement la mission assignée à l'équipe d'évaluation. L'équipe d'évaluation a pour tâche d'examiner les documents collectés auprès du service technique demandeur et de réaliser l'évaluation sur place.
- 7.3. L'autorité compétente doit, en concertation avec le service technique et l'équipe chargée de l'évaluation, marquer son accord sur la date et le programme prévus pour l'évaluation. Toutefois, il demeure de la responsabilité de l'autorité compétente de rechercher une date compatible avec le programme de contrôle et de réévaluation.
- 7.4. L'autorité compétente doit veiller à ce que l'équipe d'évaluation reçoive les documents utiles établissant les critères, les dossiers des évaluations précédentes, ainsi que les documents et registres pertinents du service technique.

8. ÉVALUATION SUR PLACE

L'équipe d'évaluation doit effectuer l'évaluation du service technique dans les locaux du service technique où sont réalisées une ou plusieurs activités essentielles et, le cas échéant, elle doit effectuer des inspections dans d'autres sites d'activité sélectionnés du service technique.

9. ANALYSE DES RÉSULTATS ET RAPPORT D'ÉVALUATION

- 9.1. L'équipe d'évaluation doit analyser toutes les informations et les éléments probants réunis au cours de l'examen des documents et des registres et lors de l'évaluation sur place. Cette analyse doit être suffisamment détaillée pour permettre à l'équipe d'établir le degré de compétence et de conformité du service technique par rapport aux exigences prévues pour la désignation.
- 9.2. Les procédures de l'autorité compétente doivent, en matière d'établissement de rapports, permettre qu'il soit satisfait aux exigences ci-après.
 - 9.2.1. Avant de quitter le site, l'équipe d'évaluation doit tenir une réunion avec le service technique. Au cours de cette réunion, l'équipe d'évaluation doit fournir un rapport écrit et/ou oral sur les résultats de l'analyse. Le service technique doit avoir la possibilité de poser des questions au sujet des résultats, y compris, le cas échéant, les points de non-conformité et leur fondement.
 - 9.2.2. Un rapport écrit sur les résultats de l'évaluation doit être porté sans retard à l'attention du service technique. Ce rapport d'évaluation doit comporter des observations relatives à la compétence et à la conformité et il doit désigner, le cas échéant, les points de non-conformité qu'il y a lieu de corriger pour satisfaire à toutes les exigences requises pour la désignation.

- 9.2.3. Le service technique doit être invité à apporter une réponse au rapport d'évaluation et à exposer les mesures particulières qu'il a prises ou compte prendre, dans un délai précis, afin de corriger tout point de non-conformité relevé.
- 9.3. L'autorité compétente doit veiller à ce que les réponses apportées par le service technique en vue de corriger les points de non-conformité soient analysées pour vérifier si les mesures prises paraissent suffisantes et efficaces. Si les réponses du service technique sont jugées insuffisantes, il y a lieu de demander un complément d'information. En outre, il est possible de demander des preuves de la mise en œuvre effective des mesures arrêtées, ou une évaluation de suivi peut être réalisée afin de vérifier la mise en œuvre effective des mesures de correction.
- 9.4. Le rapport d'évaluation doit comprendre au minimum les éléments suivants:
- a) l'identification non équivoque du service technique;
 - b) la (les) date(s) de l'évaluation sur place;
 - c) le(s) nom(s) du (des) contrôleur(s) et/ou des experts ayant participé à l'évaluation;
 - d) une identification non équivoque de tous les sites évalués;
 - e) le champ de compétences proposé qui a été évalué en vue de la désignation;
 - f) une déclaration indiquant que l'organisation interne et les procédures adoptées par le service technique sont de nature à convaincre de sa compétence, fondée sur le respect par celui-ci des exigences requises pour sa désignation;
 - g) des informations sur la correction de tous les points de non-conformité;
 - h) une recommandation indiquant s'il y a lieu de désigner ou de confirmer le demandeur en tant que service technique et, dans l'affirmative, le champ de compétences couvert.

10. OCTROI/CONFIRMATION D'UNE DÉSIGNATION

- 10.1. L'autorité de réception doit, sans retard indu, arrêter la décision concernant l'octroi, la confirmation ou l'extension de la désignation sur la base du (des) rapport(s) et de toute autre information pertinente.
- 10.2. L'autorité de réception doit fournir une attestation au service technique. Cette attestation doit comporter les données suivantes:
- a) le nom et le logo de l'autorité de réception;
 - b) l'identification non équivoque du service technique désigné;
 - c) les dates effectives d'octroi et d'expiration de la désignation;
 - d) une brève indication ou mention du champ de compétences visé par la désignation (directives ou règlements applicables ou parties de ceux-ci);
 - e) une déclaration de conformité et un renvoi à la présente directive.

11. RÉÉVALUATION ET CONTRÔLE

- 11.1. La réévaluation est semblable à l'évaluation initiale, sauf qu'il faut tenir compte de l'expérience acquise au cours des évaluations précédentes. Une évaluation sur place effectuée à titre de contrôle n'est pas aussi exhaustive qu'une réévaluation.
- 11.2. L'autorité compétente doit élaborer son programme de réévaluation et de contrôle de chaque service technique désigné de manière à ce que des échantillons représentatifs du champ de compétences couvert soient évalués régulièrement.

La durée de l'intervalle entre deux évaluations sur place, qu'il s'agisse d'une réévaluation ou d'un contrôle, est fonction de la stabilité avérée à laquelle le service technique est parvenu.

- 11.3. Lorsque, au cours d'un contrôle ou d'une réévaluation, des points de non-conformité sont constatés, l'autorité compétente doit établir des délais stricts pour la mise en œuvre de mesures de correction.
- 11.4. Lorsque les mesures de correction ou d'amélioration n'ont pas été prises dans le délai convenu ou sont jugées insuffisantes, l'autorité compétente doit arrêter des mesures appropriées telles que la réalisation d'une nouvelle évaluation, la suspension ou le retrait de la désignation pour une ou plusieurs des activités pour lesquelles le service technique a été désigné.
- 11.5. Lorsque l'autorité compétente décide de suspendre ou de retirer la désignation d'un service technique, elle doit en informer ce dernier par courrier recommandé. En tout état de cause, l'autorité compétente doit arrêter toutes les mesures nécessaires afin d'assurer la continuité des activités déjà entreprises par le service technique.
12. DOSSIERS CONCERNANT LES SERVICES TECHNIQUES DÉSIGNÉS
- 12.1. L'autorité compétente doit tenir des dossiers concernant les services techniques afin d'apporter la preuve qu'il a été effectivement satisfait aux exigences relatives à la désignation, notamment en ce qui concerne les compétences.
- 12.2. L'autorité compétente doit assurer la sécurité des dossiers concernant les services techniques afin d'en garantir la confidentialité.
- 12.3. Les dossiers concernant les services techniques doivent comprendre au moins les éléments suivants:
- a) la correspondance pertinente;
 - b) les dossiers et les rapports d'évaluation;
 - c) une copie des attestations de désignation.

ANNEXE VI

MODÈLE A

Format maximal: A4 (210 × 297 mm)

FICHE DE RÉCEPTION CE PAR TYPE

| |
|---|
| Cachet de l'autorité compétente en matière de réception CE |
|---|

Communication concernant:

la réception CE ⁽¹⁾
 l'extension de la réception CE ⁽¹⁾
 le refus de la réception CE ⁽¹⁾
 le retrait de la réception CE ⁽¹⁾

D'un type de:

véhicule complet ⁽¹⁾
 véhicule complété ⁽¹⁾
 véhicule incomplet ⁽¹⁾
 véhicule avec variantes complètes et incomplètes ⁽¹⁾
 véhicule avec variantes complétées et incomplètes ⁽¹⁾

en vertu de la directive 2007/46/CE

Numéro de réception CE:

Raison de l'extension:

SECTION I

0.1. Marque (raison sociale du constructeur):

0.2. Type:

0.2.1. Dénomination(s) commerciale(s) ⁽²⁾:

0.3. Moyens d'identification du type, s'ils figurent sur le véhicule:

0.3.1. Emplacement de ce marquage:

0.4. Catégorie de véhicule ⁽³⁾:0.5. Nom et adresse du constructeur du véhicule complet ⁽¹⁾:Nom et adresse du constructeur du véhicule de base ⁽¹⁾ ⁽⁴⁾:Nom et adresse du constructeur responsable de l'exécution de la dernière étape de construction du véhicule ⁽¹⁾ ⁽⁴⁾:Nom et adresse du constructeur du véhicule complété ⁽¹⁾ ⁽⁴⁾:⁽¹⁾ Biffer la mention inutile.⁽²⁾ Si ce renseignement n'est pas disponible lors de l'octroi de la réception, ce point doit être complété au plus tard lors de la mise du véhicule sur le marché.⁽³⁾ Telle que définie à l'annexe II, partie A.⁽⁴⁾ Voir page 2.

0.8. Nom et adresse des installations de montage:

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

SECTION II

Je soussigné, certifie par la présente l'exactitude de la description du constructeur dans la fiche de renseignements en annexe relative au(x) véhicule(s) décrit(s) ci-dessus [un (des) échantillon(s) ayant été choisi(s) par les autorités compétentes en matière de réception CE, et présenté(s) par le constructeur en tant que prototype(s) du type de véhicule], ainsi que l'applicabilité au type du véhicule des résultats d'essai en annexe.

1. Véhicules/variantes complets/complètes et complété(e)s ⁽¹⁾:

Le type de véhicule satisfait/ne satisfait pas ⁽¹⁾ aux exigences techniques de tous les actes réglementaires pertinents visés aux annexes IV et XI ⁽¹⁾ ⁽²⁾ de la directive 2007/46/CE.

2. Véhicules/variantes incomplets/incomplètes ⁽¹⁾:

Le véhicule satisfait/ne satisfait pas ⁽¹⁾ aux exigences techniques des actes réglementaires figurant sur le tableau à la page 2.

3. La réception est accordée/refusée/retirée ⁽¹⁾.

4. La réception est accordée conformément à l'article 20 et elle expire le jj/mm/aa.

(lieu)

(signature)

(date)

Annexes: Dossier de réception.

Résultats d'essai (annexe VIII).

Nom(s) et spécimen(s) de la signature de la (des) personne(s) habilitée(s) à signer les certificats de conformité, ainsi qu'une indication de sa (leur) fonction dans l'entreprise.

NB: Si ce modèle est utilisé pour une réception en application des articles 20, 22 ou 23, il ne peut pas porter l'intitulé «fiche de réception CE d'un type de véhicule», sauf:

— dans le cas visé à l'article 20, lorsque la Commission a décidé de permettre à un État membre d'octroyer une réception conformément à la présente directive;

— dans le cas de véhicules de la catégorie M₁, réceptionnés conformément à la procédure prévue à l'article 22.

CERTIFICAT DE RÉCEPTION CE D'UN TYPE DE VÉHICULE

Page 2

La présente réception CE est fondée, pour les véhicules ou variantes incomplets et complétés, sur la ou les réceptions de véhicules incomplets visés ci-dessous.

Étape 1: constructeur du véhicule de base:

Numéro de réception:

⁽¹⁾ Biffer la mention inutile.

⁽²⁾ Voir page 2.

Date:

Applicable aux variantes:

Étape 2: constructeur:

Numéro de réception CE:

Date:

Applicable aux variantes:

Étape 3: constructeur:

Numéro de réception CE:

Date:

Applicable aux variantes:

Lorsque la réception inclut une ou plusieurs variantes incomplètes, énumérer les variantes complètes ou complétées.

Variante(s) complète(s)/complétée(s):

Liste des exigences applicables au type de véhicule incomplet ou à la version incomplète réceptionné(e) (compte tenu, le cas échéant, de la portée et de la dernière modification de chacun des actes réglementaires visés ci-dessous).

| Rubrique | Objet | Référence de l'acte réglementaire | Dernière modification | Applicable aux variantes |
|----------|-------|-----------------------------------|-----------------------|--------------------------|
| | | | | |

(n'indiquer que les objets pour lesquels il existe une réception CE par type)

Dans le cas des véhicules à usage spécial, dérogations accordées ou dispositions spécifiques appliquées en vertu de l'annexe XI et dérogations accordées en vertu de l'article 20:

| Référence de l'acte réglementaire | Numéro de la rubrique | Type de réception et nature de la dérogation | Applicable aux variantes |
|-----------------------------------|-----------------------|--|--------------------------|
| | | | |

Appendice

Liste des actes réglementaires auxquels le type de véhicule est conforme
(à remplir uniquement en cas de réception conformément à l'article 6, paragraphe 3)

| Objet | Référence de l'acte réglementaire (1) | Modifiée par | Applicable aux variantes |
|---|---------------------------------------|--------------|--------------------------|
| 1. Niveaux sonores | 70/157/CEE | | |
| 2. Émissions | 70/220/CEE | | |
| 3. Réservoirs de carburant/dispositifs de protection arrière | 70/221/CEE | | |
| 4. Emplacement des plaques d'immatriculation arrière | 70/222/CEE | | |
| 5. Effort à la commande | 70/311/CEE | | |
| 6. Serrures et charnières de porte | 70/387/CEE | | |
| 7. Avertisseur acoustique | 70/388/CEE | | |
| 8. Visibilité arrière | 71/127/CEE | | |
| 8A. Dispositifs de vision indirecte | 2003/97/CE | | |
| 9. Freinage | 71/320/CEE | | |
| 10. Suppression des parasites radioélectriques | 72/245/CEE | | |
| 11. Fumées des moteurs diesel | 72/306/CEE | | |
| 12. Aménagement intérieur | 74/60/CEE | | |
| 13. Dispositif antivol et coupe-circuit | 74/61/CEE | | |
| 14. Comportement du dispositif de conduite en cas de choc | 74/297/CEE | | |
| 15. Résistance des sièges | 74/408/CEE | | |
| 16. Saillies extérieures | 74/483/CEE | | |
| 17. Indicateur de vitesse et marche arrière | 75/443/CEE | | |
| 18. Plaques réglementaires | 76/114/CEE | | |
| 19. Ancrages des ceintures de sécurité | 76/115/CEE | | |
| 20. Dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse | 76/756/CEE | | |
| 21. Catadioptrés | 76/757/CEE | | |
| 22. Feux d'encombrement, feux de position avant, feux de position arrière, feux stop, feux de position latéraux et feux de circulation diurne | 76/758/CEE | | |
| 23. Indicateurs de direction | 76/759/CEE | | |
| 24. Dispositifs d'éclairage de la plaque d'immatriculation | 76/760/CEE | | |
| 25. Projecteurs (y compris lampes) | 76/761/CEE | | |
| 26. Feux-brouillard avant | 76/762/CEE | | |
| 27. Dispositifs de remorquage | 77/389/CEE | | |
| 28. Feux-brouillard arrière | 77/538/CEE | | |
| 29. Feux de marche arrière | 77/539/CEE | | |
| 30. Feux de stationnement | 77/540/CEE | | |
| 31. Ceintures de sécurité et systèmes de retenue | 77/541/CEE | | |
| 32. Champ de vision vers l'avant | 77/649/CEE | | |
| 33. Identification des commandes | 78/316/CEE | | |
| 34. Dispositifs de dégivrage et de désembuage | 78/317/CEE | | |
| 35. Essuie-glaces et lave-glaces | 78/318/CEE | | |
| 36. Chauffage de l'habitacle | 2001/56/CE | | |

| Objet | Référence de l'acte réglementaire ⁽¹⁾ | Modifiée par | Applicable aux variantes |
|---|--|--------------|--------------------------|
| 37. Recouvrement des roues | 78/549/CEE | | |
| 38. Appuie-tête | 78/932/CEE | | |
| 39. Émissions de CO ₂ /consommation de carburant | 80/1268/CEE | | |
| 40. Puissance du moteur | 80/1269/CEE | | |
| 41. Fumées des moteurs diesel | 88/77/CEE | | |
| 42. Protection latérale | 89/297/CEE | | |
| 43. Systèmes antiprojections | 91/226/CEE | | |
| 44. Masses et dimensions (voitures) | 92/21/CEE | | |
| 45. Vitrage de sécurité | 92/22/CEE | | |
| 46. Pneumatiques | 92/23/CEE | | |
| 47. Limiteurs de vitesse | 92/24/CEE | | |
| 48. Masses et dimensions (autres que les véhicules du point 44) | 97/27/CE | | |
| 49. Saillies extérieures des cabines | 92/114/CEE | | |
| 50. Dispositifs d'attelage | 94/20/CE | | |
| 51. Inflammabilité | 95/28/CE | | |
| 52. Autobus et autocars | 2001/85/CE | | |
| 53. Collision frontale | 96/79/CE | | |
| 54. Collision latérale | 96/27/CE | | |
| 55. Véhicules destinés au transport de marchandises dangereuses | 98/91/CE | | |
| 56. Dispositif de protection contre l'encastrement à l'avant | 2000/40/CE | | |
| 57. Protection des piétons | 2003/102/CE | | |

⁽¹⁾ Ou règlements CEE-ONU réputés équivalents.

MODÈLE B

(à employer pour la réception par type de systèmes ou la réception par type de véhicules par rapport à un système)

Format maximal: A4 (210 × 297 mm)

FICHE DE RÉCEPTION CE PAR TYPE

| |
|---|
| Cachet de l'autorité compétente en matière de réception CE |
|---|

Communication concernant:

la réception CE ⁽¹⁾

l'extension de la réception CE ⁽¹⁾

le refus de la réception CE ⁽¹⁾

le retrait de la réception CE ⁽¹⁾

d'un type de système/d'un type de véhicule par rapport à un système ⁽¹⁾

⁽¹⁾ Biffer la mention inutile.

En vertu de la directive .../.../CE/du règlement (CE) n° .../...⁽¹⁾ tel(le) que modifié(e) en dernier lieu par la directive.../.../CE/le règlement (CE) n° .../...⁽¹⁾.

Numéro de réception CE:

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. Moyens d'identification du type, s'ils figurent sur le véhicule⁽²⁾:
 - 0.3.1. Emplacement:
- 0.4. Catégorie de véhicule⁽³⁾:
- 0.5. Nom et adresse du constructeur:
- 0.8. Nom et adresse de l'atelier/des ateliers de montage:
- 0.9. Représentant du constructeur:

SECTION II

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

Annexes: Dossier de réception
Rapport d'essai

⁽¹⁾ Biffer la mention inutile.

⁽²⁾ Si le moyen d'identification du type contient des caractères ne convenant pas pour décrire le type de véhicule, de composant ou d'entité technique couvert par la présente fiche de renseignements, il importe de les indiquer dans la documentation au moyen du symbole «?» (par exemple: ABC??123??).

⁽³⁾ Telle que définie à l'annexe II, partie A.

Addendum

à la fiche de réception CE n° ...

1. Informations supplémentaires
 - 1.1. [...]:
 - 1.1.1. [...]:
- [...]
2. Numéro de réception de chaque composant ou entité technique installé(e) sur le type de véhicule pour se conformer à la présente directive ou au présent règlement
 - 2.1. [...]:
3. Remarques
 - 3.1. [...]:

MODÈLE C**(à utiliser pour la réception par type de composants ou d'entités techniques)****Format maximal: A4 (210 × 297 mm)**

FICHE DE RÉCEPTION CE PAR TYPE

Cachet de l'autorité compétente
en matière de réception CE

Communication concernant:

la réception CE ⁽¹⁾l'extension de la réception CE ⁽¹⁾le refus de la réception CE ⁽¹⁾le retrait de la réception CE ⁽¹⁾d'un type de composant/d'entité technique ⁽¹⁾En vertu de la directive .../.../CE/du règlement (CE) n° .../... ⁽¹⁾ tel(le) que modifié(e) en dernier lieu par la directive .../.../CE/le règlement (CE) n° .../... ⁽¹⁾.

Numéro de réception CE:

Motif de l'extension:

SECTION I

0.1. Marque (raison sociale du constructeur):

0.2. Type:

⁽¹⁾ Biffer la mention inutile.

- 0.3. Moyen d'identification du type, s'il figure sur le composant/l'entité technique ⁽¹⁾ ⁽²⁾:
- 0.3.1. Emplacement:
- 0.5. Nom et adresse du constructeur:
- 0.7. Dans le cas de composants et d'entités techniques, emplacement et méthode d'apposition de la marque de réception CE:
- 0.8. Nom et adresse de l'atelier/des ateliers de montage:
- 0.9. Nom et adresse du mandataire du constructeur (le cas échéant):

SECTION II

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

Annexes: Dossier de réception
Rapport d'essai

Addendum
à la fiche de réception CE n° ...

1. Informations supplémentaires
- 1.1. [...]:
- 1.1.1. [...]:
- [...]
2. Restriction d'utilisation du dispositif (le cas échéant)
- 2.1. [...]:
3. Remarques
- 3.1. [...]:

⁽¹⁾ Biffer la mention inutile.

⁽²⁾ Si le moyen d'identification du type contient des caractères ne convenant pas pour décrire le type de véhicule, de composant ou d'entité technique couvert par la présente fiche de renseignements, il importe de les indiquer dans la documentation au moyen du symbole «?» (par exemple: ABC??123??).

ANNEXE VII

SYSTÈME DE NUMÉROTATION DES FICHES DE RÉCEPTION CE ⁽¹⁾

1. Le numéro de réception CE se compose de quatre parties pour les réceptions de véhicules complets et de cinq parties pour les réceptions de systèmes, de composants et d'entités techniques, conformément aux dispositions ci-dessous. Dans tous les cas, les sections sont séparées par un astérisque.

Partie 1: Un «e» minuscule suivi du numéro de l'État membre qui délivre la réception CE:

1. pour l'Allemagne;
2. pour la France;
3. pour l'Italie;
4. pour les Pays-Bas;
5. pour la Suède;
6. pour la Belgique;
7. pour la Hongrie;
8. pour la République tchèque;
9. pour l'Espagne;
11. pour le Royaume-Uni;
12. pour l'Autriche;
13. pour le Luxembourg;
17. pour la Finlande;
18. pour le Danemark;
19. pour la Roumanie;
20. pour la Pologne;
21. pour le Portugal;
23. pour la Grèce;
24. pour l'Irlande;
26. pour la Slovénie;
27. pour la Slovaquie;
29. pour l'Estonie;
32. pour la Lettonie;
34. pour la Bulgarie;
36. pour la Lituanie;
49. pour Chypre;
50. pour Malte.

Partie 2: Le numéro de la directive de base ou du règlement.

⁽¹⁾ Les composants et les entités techniques sont marqués conformément aux dispositions des actes réglementaires correspondants.

- Partie 3: Le numéro de la dernière directive modificative ou du dernier règlement modificatif applicable à la réception CE
- Dans le cas des réceptions CE de véhicules complets, il s'agit de la dernière directive ou du dernier règlement modifiant un article (ou des articles) de la directive 2007/46/CE.
 - Dans le cas des réceptions CE de véhicules complets octroyées conformément à la procédure visée à l'article 22, il s'agit de la dernière directive ou du dernier règlement modifiant un article (ou des articles) de la directive 2007/46/CE, à ceci près que les deux premiers chiffres sont remplacés par les lettres KS en majuscules.
 - Il s'agit de la dernière directive ou du dernier règlement contenant les dispositions précises auxquelles le système, le composant ou l'unité technique est conforme.
 - Au cas où une directive ou un règlement comporterait des dates de mise en application différentes renvoyant à des normes techniques différentes, une lettre de l'alphabet est ajoutée afin de préciser la norme sur la base de laquelle la réception a été accordée.
- Partie 4: un nombre séquentiel de quatre chiffres (commençant par des zéros, le cas échéant) pour les réceptions CE de véhicules complets, ou bien de quatre ou de cinq chiffres pour les réceptions CE en application d'une directive particulière ou d'un règlement particulier, identifiant la réception de base. La séquence commence à 0001 pour chaque directive ou règlement de base.
- Partie 5: un nombre séquentiel de deux chiffres (commençant par des zéros, le cas échéant) identifiant l'extension. La séquence commence à 00 pour chaque numéro de réception de base.
2. Dans le cas de la réception CE d'un véhicule complet, la partie 2 est omise.
- Dans le cas d'une réception par type nationale octroyée pour des véhicules produits en petites séries conformément à l'article 23, la partie 2 est remplacée par les lettres NKS en majuscules.
3. La partie 5 est omise uniquement sur la ou les plaques réglementaires.
4. Exemple de troisième réception de système (à laquelle aucune extension n'a encore été apportée) émise par la France en ce qui concerne la directive sur le freinage:
- e2*71/320*98/12*0003*00
- ou
- e2*88/77*91/542A*0003*00 dans le cas d'une directive comportant deux étapes de mise en œuvre A et B.
5. Exemple de deuxième extension d'une quatrième réception de véhicule émise par le Royaume-Uni:
- e11*98/14*0004*02,
- la directive 98/14/CE étant jusqu'ici la dernière directive modifiant les articles de la directive 70/156/CEE.
6. Exemple d'une réception CE de véhicule complet octroyée par le Luxembourg pour un véhicule produit en petite série, conformément à l'article 22:
- e13*KS[...]*0001*00.
7. Exemple d'une réception par type nationale octroyée par les Pays-Bas pour un véhicule produit en petite série, conformément à l'article 23:
- e4*NKS*0001*00.
8. Exemple de numéro de réception CE estampé sur la ou les plaques réglementaires du véhicule:
- e11*98/14*0004.
9. L'annexe VII ne s'applique pas aux règlements CEE-ONU énumérés à l'annexe IV de la présente directive. Les réceptions délivrées conformément aux règlements CEE-ONU continuent d'utiliser la numérotation appropriée prévue dans les règlements respectifs.

Appendice

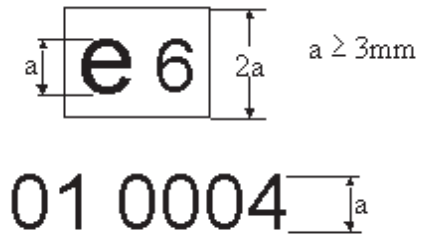
Marque de réception CE pour les composants et les entités techniques

1. La marque de réception CE pour les composants et les entités techniques comporte:
 - 1.1. un rectangle entourant la lettre minuscule «e», suivie de la ou des lettres ou du numéro de l'État membre qui a délivré la réception CE du composant ou de l'entité technique:

| | |
|-------------------------------|-----------------------|
| 1 pour l'Allemagne; | 18 pour le Danemark; |
| 2 pour la France; | 19 pour la Roumanie; |
| 3 pour l'Italie; | 20 pour la Pologne; |
| 4 pour les Pays-Bas; | 21 pour le Portugal; |
| 5 pour la Suède; | 23 pour la Grèce; |
| 6 pour la Belgique; | 24 pour l'Irlande; |
| 7 pour la Hongrie; | 26 pour la Slovénie; |
| 8 pour la République tchèque; | 27 pour la Slovaquie; |
| 9 pour l'Espagne; | 29 pour l'Estonie; |
| 11 pour le Royaume-Uni; | 32 pour la Lettonie; |
| 12 pour l'Autriche; | 34 pour la Bulgarie; |
| 13 pour le Luxembourg; | 36 pour la Lituanie; |
| 17 pour la Finlande; | 49 pour Chypre; |
| | 50 pour Malte; |
 - 1.2. à proximité du rectangle, le «numéro de réception de base» figurant dans la quatrième partie du numéro de réception, précédé des deux chiffres indiquant le numéro séquentiel attribué à la modification technique majeure la plus récente de la directive ou du règlement particuliers concernés;
 - 1.3. un ou plusieurs symboles supplémentaires situés au-dessus du rectangle, permettant d'identifier certaines caractéristiques. Ces informations complémentaires sont spécifiées dans les directives particulières ou les règlements particuliers correspondants.
2. La marque de réception du type de composant ou d'entité technique est apposée sur le composant ou l'entité technique de telle manière qu'elle soit indélébile et clairement lisible.
3. L'addendum présente un exemple de marque de réception d'un type de composant ou d'entité technique.

Addendum à l'appendice 1

Exemple de marque de réception d'un type de composant ou d'unité technique



Légende: la réception du type de composant ci-dessus a été octroyée par la Belgique sous le numéro 0004.01 est le numéro séquentiel désignant le niveau des exigences techniques auxquelles ce composant est conforme. Le numéro séquentiel est attribué conformément aux directives particulières ou aux règlements particuliers correspondants.

NB: L'exemple ne présente pas de symboles supplémentaires.

—

ANNEXE VIII

RÉSULTATS DES ESSAIS

(à remplir par les autorités compétentes en matière de réception CE et à annexer à la fiche de réception du véhicule)

Dans tous les cas, il doit être indiqué clairement à quelle version et à quelle variante l'information s'applique. Pour chaque version, il ne peut y avoir qu'un seul résultat. Il est toutefois possible de combiner pour chaque version plusieurs résultats correspondant à la situation la moins avantageuse. Dans ce cas, une note indiquera que, pour les éléments accompagnés du signe (*), seuls les résultats les plus défavorables sont indiqués.

1. Résultats des essais de niveau sonore

Numéro de l'acte réglementaire de base et du dernier acte réglementaire modificatif applicable à la réception. Lorsque l'acte réglementaire en cause prévoit deux étapes de mise en œuvre ou plus, indiquer l'étape de mise en œuvre:

| | | | |
|-------------------------|-----|-----|-----|
| Variante/Version: | ... | ... | ... |
| En mouvement [dB(A)/E]: | ... | ... | ... |
| À l'arrêt [dB(A)/E]: | ... | ... | ... |
| À (tours/mn): | ... | ... | ... |

2. Résultats des essais d'émission de gaz d'échappement

2.1. Émissions provenant des véhicules à moteur

Indiquer le dernier acte réglementaire modificatif applicable pour la réception. Lorsque l'acte réglementaire en cause prévoit deux étapes de mise en œuvre ou plus, indiquer l'étape de mise en œuvre:

Carburant(s) ⁽¹⁾: ... (gazole, essence, GPL, GN, bi-carburant: essence/GPL, bi-carburant: essence/GN, éthanol ...)

2.1.1. Essai de type I ⁽²⁾ émissions du véhicule pendant le cycle d'essai après un démarrage à froid

| | | | |
|----------------------|-----|-----|-----|
| Variante/Version | ... | ... | ... |
| CO | ... | ... | ... |
| HC | ... | ... | ... |
| NO _x | | | |
| HC + NO _x | | | |
| Particules | ... | ... | ... |

2.1.2. Essai de type II ⁽²⁾ données d'émissions requises pour le contrôle technique

Type II, essai en régime inférieur de ralenti

| | | | |
|----------------------------------|-----|-----|-----|
| Variante/Version | ... | ... | ... |
| CO % | ... | ... | ... |
| Régime du moteur | ... | ... | ... |
| Température de l'huile du moteur | ... | ... | ... |

⁽¹⁾ Lorsque des restrictions concernant le carburant sont applicables, elles doivent être indiquées (par exemple, dans le cas du gaz naturel, la gamme des gaz L ou celle des gaz H).

⁽²⁾ Procéder à l'essai à l'essence et au carburant gazeux dans le cas d'un véhicule pouvant fonctionner aussi bien à l'essence qu'au carburant gazeux. Les véhicules qui peuvent fonctionner à l'essence et au carburant gazeux mais dont le circuit essence est destiné uniquement à servir en cas d'urgence ou au démarrage et dont le réservoir d'essence a une contenance maximale de 15 litres seront considérés aux fins de l'essai comme des véhicules ne pouvant fonctionner qu'au carburant gazeux.

Type II, essai en régime supérieur de ralenti

| | | | |
|----------------------------------|-----|-----|-----|
| Variante/Version | ... | ... | ... |
| CO % | ... | ... | ... |
| Valeur lambda | ... | ... | ... |
| Régime du moteur | | | |
| Température de l'huile du moteur | ... | ... | ... |

2.1.3. Résultats de l'essai de type III: ...

2.1.4. Résultat de l'essai de type IV (essai par évaporation): ... g/essai

2.1.5. Résultat de l'essai de type V sur la durabilité:

— catégorie de durabilité: 80 000 km/100 000 km/sans objet ⁽¹⁾

— facteur de détérioration FD: calculé/fixé ⁽¹⁾

— valeur de spécification:

CO: ...

HC: ...

NO_x: ...

2.1.6. Résultat de l'essai de type VI sur les émissions à température ambiante basse

| | | | |
|------------------|-----|-----|-----|
| Variante/Version | ... | ... | ... |
| CO g/km | | | |
| HC g/km | | | |

2.1.7. OBD: oui/non ⁽¹⁾

2.2. Émissions des moteurs destinés à la propulsion des véhicules.

Indiquer le dernier acte réglementaire modificatif applicable pour la réception. Lorsque l'acte réglementaire en cause prévoit deux étapes de mise en œuvre ou plus, indiquer l'étape de mise en œuvre: ...

Carburant(s) ⁽²⁾: ... (gazole, essence, GPL, GN, éthanol ...)

2.2.1. Résultats de l'essai ESC ⁽³⁾

CO: g/kWh

THC: g/kWh

NO_x: g/kWh

PT: g/kWh

2.2.2. Résultats de l'essai ELR ⁽³⁾

Valeur des fumées: ... m⁻¹

⁽¹⁾ Rayer la mention inutile.

⁽²⁾ Lorsque des restrictions concernant le carburant sont applicables, elles doivent être indiquées (par exemple, dans le cas du gaz naturel, la gamme des gaz L ou celle des gaz H).

⁽³⁾ Le cas échéant.

2.2.3. Résultats de l'essai ETC ⁽¹⁾

| | |
|-------------------|----------------------|
| CO: | g/kWh |
| THC: | g/kWh ⁽¹⁾ |
| NMHC: | g/kWh ⁽¹⁾ |
| CH ₄ : | g/kWh ⁽¹⁾ |
| NO _x : | g/kWh ⁽¹⁾ |
| PT: | g/kWh ⁽¹⁾ |

2.3. Fumées des moteurs diesel

Indiquer le dernier acte réglementaire modificatif applicable pour la réception. Lorsque l'acte réglementaire en cause prévoit deux étapes de mise en œuvre ou plus, indiquer l'étape de mise en œuvre:

2.3.1. Résultats de l'essai en accélération libre

| | | | |
|--|-----|-----|-----|
| Variante/Version | ... | ... | ... |
| Valeur corrigée du coefficient d'absorption (m ⁻¹) | ... | ... | ... |
| Régime normal de ralenti | | | |
| Régime maximal de ralenti | | | |
| Température de l'huile (minimum/maximum) | | | |

3. Résultats des essais d'émissions de CO₂/de consommation de carburant ⁽¹⁾ ⁽²⁾

Numéro de l'acte réglementaire de base et du dernier acte réglementaire modificatif applicable à la réception:

| | | | |
|---|-----|-----|-----|
| Variante/Version | ... | ... | ... |
| Émissions de CO ₂ en masse (conditions urbaines) (g/km) | ... | ... | ... |
| Émissions de CO ₂ en masse (conditions extra-urbaines) (g/km) | ... | ... | ... |
| Émissions de CO ₂ en masse (combinées) (g/km) | ... | ... | ... |
| Consommation de carburant (conditions urbaines) (l/100 km) ⁽³⁾ | ... | ... | ... |
| Consommation de carburant (conditions extra-urbaines) (l/100 km) ⁽³⁾ | ... | ... | ... |
| Consommation de carburant (combinée) (l/100 km) ⁽³⁾ | ... | ... | ... |

⁽¹⁾ Le cas échéant.

⁽²⁾ Procéder à l'essai à l'essence et au carburant gazeux dans le cas d'un véhicule pouvant fonctionner aussi bien à l'essence qu'au carburant gazeux. Les véhicules qui peuvent fonctionner à l'essence et au carburant gazeux mais dont le circuit essence est destiné uniquement à servir en cas d'urgence ou au démarrage et dont le réservoir d'essence a une contenance maximale de 15 litres seront considérés aux fins de l'essai comme des véhicules ne pouvant fonctionner qu'au carburant gazeux.

⁽³⁾ Pour les véhicules roulant au GN, l'unité «l/100 km» est remplacée par «m³/100 km».

ANNEXE IX

CERTIFICAT DE CONFORMITÉ CE

Véhicules complets/complétés ⁽¹⁾

PARTIE I

[Format maximal: A4 (210 × 297 mm), ou dépliant de ce format]

Page 1

Je soussigné:

(nom complet)

certifie par la présente que le véhicule:

0.1. Marque (raison sociale du constructeur):

0.2. Type:

Variante ⁽²⁾:

Version ⁽²⁾:

0.2.1. Descriptions commerciales:

0.4. Catégorie:

0.5. Nom et adresse du constructeur du véhicule de base:

Nom et adresse du constructeur ayant réalisé la dernière étape de construction du véhicule ⁽¹⁾:

0.6. Emplacement des plaques réglementaires:

Numéro d'identification du véhicule:

Emplacement du numéro d'identification du véhicule sur le châssis:

selon le (les) type(s) de véhicules décrits dans la réception CE ⁽¹⁾

Véhicule de base:

Constructeur:

Numéro de réception CE:

Date:

⁽¹⁾ Biffer la mention inutile.

⁽²⁾ Indiquer également le code numérique ou alphanumérique d'identification. Ce code ne doit pas contenir plus de 25 ou de 35 positions pour une variante ou une version.

Étape 2: Constructeur:

Numéro de réception CE:

Date:

est conforme à tous égards au type complet/complété ⁽¹⁾ décrit dans

Numéro de réception CE:

Date:

Le véhicule peut être immatriculé à titre permanent sans d'autres réceptions CE dans les États membres dans lesquels la conduite est à droite/à gauche ⁽²⁾ et qui utilisent les unités métriques/britanniques ⁽³⁾ pour le tachymètre.

(lieu) (date)

(signature) (fonction)

Annexes (uniquement dans le cas de type de véhicules multiétape): certificat de conformité pour chaque étape.

Page 2

Pour les véhicules complets ou complétés de la catégorie M₁

(les valeurs et unités indiquées ci-dessous sont celles données dans la documentation de réception CE des actes réglementaires concernés. Pour les essais de conformité de la production, les valeurs doivent être vérifiées suivant les méthodes définies dans les actes réglementaires concernés, compte tenu des tolérances prévues dans ces actes réglementaires pour les essais de conformité de production)

1. Nombre d'essieux: ... et de roues: ...
2. Essieux moteurs:
3. Empattement: ... mm
5. Essieux moteurs: n° 1: ... mm n° 2: ... mm n° 3: ... mm
- 6.1. Longueur: ... mm
- 7.1. Largeur: ... mm
8. Hauteur: ... mm
11. Porte-à-faux arrière: ... mm
- 12.1. Masse du véhicule avec carrosserie en ordre de marche: ... kg
- 14.1. Masse maximale en charge techniquement admissible: ... kg
- 14.2. Répartition de cette masse entre les essieux: n° 1: ... kg n° 2: ... kg n° 3: ... kg, etc.
- 14.3. Masse maximale techniquement admissible sur chaque essieu: n° 1: ... kg 2: ... kg n° 3: ... kg, etc.
16. Charge maximale admissible sur le toit: ... kg
17. Masse maximale de la remorque: (freinée): ... kg (non freinée): ... kg
18. Masse maximale de l'ensemble: ... kg
- 19.1. Masse verticale maximale au point d'attelage de la remorque: ... kg

⁽¹⁾ Biffer la mention inutile.

⁽²⁾ Indiquer si le véhicule convient pour la circulation à droite ou à gauche, ou pour les deux.

⁽³⁾ Indiquer si le tachymètre est en kilomètres/heure ou en miles/heure.

20. Constructeur du moteur
21. Code du moteur tel qu'il figure sur le moteur:
22. Principe de fonctionnement:
 - 22.1. Injection directe: oui/non ⁽¹⁾
23. Nombre et disposition des cylindres:
24. Cylindrée: ... cm³
25. Carburant:
26. Puissance nette maximale: ... kW à ... tours/mn⁻¹
27. Embrayage (type):
28. Boîte de vitesses (type):
29. Rapports de démultiplication: 1: ... 2: ... 3: ... 4: ... 5: ... 6: ...
30. Rapport de démultiplication final:
32. Pneumatiques et roues: essieu n° 1: ...; essieu n° 2: ...; essieu n° 3: ... (pour les pneumatiques de la catégorie Z destinés à être montés sur des véhicules dont la vitesse maximale dépasse 300 km/h, les caractéristiques essentielles des pneumatiques sont indiquées);
34. Direction, mode d'assistance:
35. Description succincte du système de freinage:
37. Type de carrosserie:
38. Couleur du véhicule ⁽²⁾:
41. Nombre et configuration des portes:
- 42.1. Nombre et configuration des sièges:
- 43.1. Marque de réception CE du dispositif d'attelage, le cas échéant:
44. Vitesse maximale: ... km/h
45. Niveau sonore

Numéro de l'acte réglementaire de base et du dernier acte réglementaire modificatif applicable à la réception CE. Dans le cas d'un acte réglementaire comprenant deux étapes de mise en œuvre ou plus, indiquer également l'étape de mise en œuvre: ...

à l'arrêt: ... dB(A) à un régime de: ... tours/mn⁻¹

en marche (passage): ... dB(A)

⁽¹⁾ Biffer la mention inutile.

⁽²⁾ N'indiquer que la ou les couleurs de base comme suit: blanc, jaune, orange, rouge, bordeaux/violet, bleu, vert, gris, brun ou noir.

46.1. Émissions d'échappement ⁽¹⁾:

Numéro de l'acte réglementaire de base et du dernier acte réglementaire modificatif applicable à la réception CE. Dans le cas d'un acte réglementaire comprenant deux étapes de mise en œuvre ou plus, indiquer également l'étape de mise en œuvre: ...

1. procédure d'essai: ...

CO: ... HC: ... NO_x: ... HC + NO_x: ...

fumées [valeur corrigée du coefficient d'absorption (m⁻¹)] ... particules: ...

2. procédure d'essai (le cas échéant): ...

CO: ... NO_x: ... NHMC: ... THC: ... CH₄: ... particules: ...

46.2. Émissions de CO₂/consommation de carburant ⁽¹⁾:

Numéro de l'acte réglementaire de base et du dernier acte réglementaire modificatif applicable à la réception CE: ...

| | Émissions de CO ₂ | Consommation de carburant |
|---------------------------|------------------------------|--|
| Conditions urbaines | ... g/km | ... l/100 km/m ³ /100 km ⁽²⁾ |
| Conditions extra-urbaines | ... g/km | ... l/100 km/m ³ /100 km ⁽²⁾ |
| Combinée | ... g/km | ... l/100 km/m ³ /100 km ⁽²⁾ |

47. Puissance fiscale ou numéro(s) de code nationaux, s'il y a lieu:

| | | |
|--------------------|---------------------|------------------------------|
| — Belgique: ... | — Bulgarie: ... | — République tchèque: ... |
| — Danemark: ... | — Allemagne: ... | — Estonie: ... |
| — Grèce: ... | — Espagne: ... | — France: ... |
| — Irlande: ... | — Italie: ... | — Chypre: ... |
| — Lettonie: ... | — Lituanie: ... | — Luxembourg: ... |
| — Hongrie: ... | — Malte: ... | — Pays-Bas: ... |
| — Autriche: ... | — Pologne: ... | — Portugal: ... |
| — Roumanie: ... | — Slovénie: ... | — Slovaquie: ... |
| — Finlande: ... | — Suède: ... | — Royaume-Uni: ... |

⁽¹⁾ Répéter l'essai avec de l'essence et du carburant gazeux dans le cas d'un véhicule pouvant rouler aussi bien à l'essence qu'au carburant gazeux. Les véhicules qui peuvent rouler aux deux carburants mais dont le circuit d'essence n'est destiné à servir qu'en cas d'urgence ou au démarrage et dont le réservoir d'essence a une contenance inférieure à 15 litres seront considérés aux fins de l'essai comme des véhicules ne pouvant rouler qu'au carburant gazeux.

⁽²⁾ Biffer la mention inutile.

50. Remarques ⁽¹⁾:

51. Dérogations:

Page 2

Pour les véhicules complets ou complétés des catégories M₂ et M₃

(les valeurs et unités indiquées ci-après sont celles figurant dans les documents de réception des actes réglementaires applicables. Dans le cas des essais de conformité de la production, les valeurs doivent être contrôlées selon les méthodes fixées par les actes réglementaires applicables, en tenant compte des tolérances prévues dans ces actes réglementaires pour les essais de conformité de la production)

1. Nombre d'essieux: ... et de roues: ...
2. Essieux moteurs: ...
3. Empattement: ... mm
5. Voie des essieux: n° 1: ... mm n° 2: ... mm n° 3: ... mm n° 4: ... mm
- 6.1. Longueur: ... mm
- 6.3. Distance entre l'avant du véhicule et le centre du dispositif d'attelage: ... mm
- 7.1. Largeur: ... mm
8. Hauteur: ... mm
- 10.1. Encombrement au sol: ... m²
11. Porte-à-faux arrière: ... mm
- 12.1. Masse du véhicule avec carrosserie en ordre de marche: ... kg
- 14.1. Masse en charge maximale techniquement admissible: ... kg
- 14.2. Répartition de cette masse entre les essieux: n° 1: ... kg n° 2: ... kg n° 3: ... kg n° 4: ... kg
- 14.4. Masse maximale techniquement admissible sur chaque essieu/groupe d'essieux: n° 1: ... kg n° 2: ... kg n° 3: ... kg n° 4: ... kg
16. Charge maximale admissible sur le toit: ... kg
17. Masse maximale de la remorque: (freinée): ... kg (non freinée): ... kg
18. Masse maximale en charge techniquement admissible de l'ensemble: ... kg
- 19.1. Masse maximale techniquement admissible au point d'attelage d'un véhicule à moteur: ... kg
20. Constructeur du moteur:
21. Code du moteur tel qu'il figure sur le moteur:
22. Principe de fonctionnement:
- 22.1. Injection directe: oui/non ⁽²⁾

⁽¹⁾ Si le véhicule est équipé d'un système radar à courte portée de 24 GHz conformément à la décision 2005/50/CE, le fabricant doit indiquer ici: «Véhicule équipé d'un système radar à courte portée de 24 GHz.»

⁽²⁾ Biffer la mention inutile.

23. Nombre et disposition des cylindres:
24. Cylindrée: ... cm³
25. Carburant:
26. Puissance nette maximale: ... kW à ... tours/mn⁻
27. Embrayage (type):
28. Boîte de vitesses (type):
29. Rapports de démultiplication: 1. ... 2. ... 3. ... 4. ... 5. ... 6. ...
30. Rapport de démultiplication finale: ...
32. Pneus et roues: essieu n° 1: ... essieu n° 2: ... essieu n° 3: ... essieu n° 4: ...
- 33.1. Essieu(x) moteur(s) équipé(s) d'une suspension pneumatique ou équivalente: oui/non ⁽¹⁾
34. Direction, mode d'assistance: ...
35. Description succincte du système de freinage:
36. Pression dans la conduite d'alimentation du système de freinage de la remorque: ... bar
37. Type de carrosserie:
41. Nombre et configuration des portes:
- 42.2. Nombre des places assises (sans compter celle du conducteur):
- 42.3. Nombre de places debout:
- 43.1. Marque de réception CE du dispositif d'attelage, le cas échéant:
44. Vitesse maximale: ... km/h
45. Niveau sonore

Numéro de l'acte réglementaire de base et du dernier acte réglementaire modificatif applicable à la réception.

Dans le cas d'un acte réglementaire comprenant deux étapes de mise en œuvre ou plus, indiquer également l'étape de mise en œuvre:

à l'arrêt: ... dB(A) à un régime de: ... tours/mn

en marche (passage): ... dB(A)

- 46.1. Émissions d'échappement ^(?):

Numéro de l'acte réglementaire de base et du dernier acte réglementaire modificatif applicable à la réception CE. Dans le cas d'un acte réglementaire comprenant deux étapes de mise en œuvre ou plus, indiquer également l'étape de mise en œuvre:

1. procédure d'essai: ...

CO: ... HC: ... NO_x: ... HC + NO_x: ...

fumées [valeur corrigée du coefficient d'absorption (m⁻¹)]: ... particules: ...

⁽¹⁾ Biffer la mention inutile.

⁽²⁾ Répéter l'essai avec de l'essence et du carburant gazeux dans le cas d'un véhicule pouvant rouler aussi bien à l'essence qu'au carburant gazeux. Les véhicules qui peuvent rouler aux deux carburants mais dont le circuit d'essence n'est destiné à servir qu'en cas d'urgence ou au démarrage et dont le réservoir d'essence a une contenance inférieure à 15 litres seront considérés aux fins de l'essai comme des véhicules ne pouvant rouler qu'au carburant gazeux.

2. procédure d'essai (le cas échéant): ...

CO: ... NO_x: ... NHMC: ... THC: ... CH₄: ... particules: ...

47. Puissance fiscale ou code(s) national/nationaux, le cas échéant:

| | | |
|--------------------|---------------------|------------------------------|
| — Belgique: ... | — Bulgarie: ... | — République tchèque: ... |
| — Danemark: ... | — Allemagne: ... | — Estonie: ... |
| — Grèce: ... | — Espagne: ... | — France: ... |
| — Irlande: ... | — Italie: ... | — Chypre: ... |
| — Lettonie: ... | — Lituanie: ... | — Luxembourg: ... |
| — Hongrie: ... | — Malte: ... | — Pays-Bas: ... |
| — Autriche: ... | — Pologne: ... | — Portugal: ... |
| — Roumanie: ... | — Slovénie: ... | — Slovaquie: ... |
| — Finlande: ... | — Suède: ... | — Royaume-Uni: ... |

50. Remarques (1):

51. Dérogations:

Page 2

Pour les véhicules complets ou complétés N₁, N₂ et N₃

(les valeurs et unités indiquées ci-après sont celles figurant dans les documents de réception des actes réglementaires applicables. Dans le cas des essais de conformité de la production, les valeurs doivent être contrôlées selon les méthodes fixées par les actes réglementaires applicables, en tenant compte des tolérances prévues dans ces actes réglementaires pour les essais de conformité de la production)

1. Nombre d'essieux: ... et de roues: ...
2. Essieux moteurs: ...
3. Empattement: ... mm
- 4.1. Avancée de la sellette d'attelage (maximale et minimale en cas de sellette réglable): ... mm
5. Voie des essieux: n° 1: ... mm n° 2: ... mm n° 3: ... mm n° 4: ... mm
- 6.1. Longueur: ... mm
- 6.3. Distance entre l'extrémité avant du véhicule et le centre du dispositif d'attelage: ... mm
- 6.5. Longueur de la surface de chargement: ... mm
- 7.1. Largeur: ... mm
8. Hauteur: ... mm

(1) Si le véhicule est équipé d'un système radar à courte portée de 24 GHz conformément à la décision 2005/50/CE, le fabricant doit indiquer ici: «Véhicule équipé d'un système radar à courte portée de 24 GHz.»

- 10.2. Encombrement au sol du véhicule (N_2 et N_3 uniquement): ... m²
- 11. Porte-à-faux: ... mm
- 12.1. Masse du véhicule avec la carrosserie en ordre de marche: ... kg
- 14.1. Masse en charge maximale techniquement admissible: ... kg
- 14.2. Répartition de cette masse entre les essieux: n° 1: ... kg n° 2: ... kg n° 3: ... kg n° 4: ... kg
- 14.4. Masse techniquement admissible sur chaque essieu/groupe d'essieux: n° 1: ... kg n° 2: ... kg n° 3: ... kg n° 4: ... kg
- 15. Position de l'essieu (ou des essieux) rétractable(s) ou chargeable(s): ...
- 17. Masse tractable maximale techniquement admissible du véhicule à moteur dans le cas de:
 - 17.1. Remorque à timon d'attelage:
 - 17.2. Semi-remorque:
 - 17.3. Remorque à essieu central:
 - 17.4. Masse maximale techniquement admissible de la remorque (non freinée): ... kg
- 18. Masse maximale en charge techniquement admissible de l'ensemble: ... kg
- 19.1. Masse maximale techniquement admissible au point d'attelage d'un véhicule à moteur: ... kg
- 20. Constructeur du moteur
- 21. Code du moteur tel qu'il figure sur le moteur:
- 22. Principe de fonctionnement:
 - 22.1. Injection directe: oui/non ⁽¹⁾
- 23. Nombre et disposition des cylindres:
- 24. Cylindrée: ... cm³
- 25. Carburant:
- 26. Puissance nette maximale: ... kW à ... tours/mn⁻¹
- 27. Embrayage (type):
- 28. Boîte de vitesses (type):
- 29. Rapports de démultiplication: 1: ... 2: ... 3: ... 4: ... 5: ... 6: ...
- 30. Rapport de démultiplication finale:
- 32. Pneus et roues: essieu n° 1: ... essieu n° 2: ... essieu n° 3: ... essieu n° 4: ...
- 33.1. Essieu(x) moteur(s) équipé(s) d'une suspension pneumatique ou équivalente: oui/non ⁽¹⁾
- 34. Direction, mode d'assistance:
- 35. Description succincte du système de freinage:
- 36. Pression dans la conduite d'alimentation du système de freinage de la remorque: ... bar

⁽¹⁾ Biffer la mention inutile.

37. Type de carrosserie:
38. Couleur du véhicule ⁽¹⁾ (N₁ uniquement):
39. Capacité de la citerne (uniquement pour les véhicules-citernes): ... m³
40. Couple maximal de levage de la grue: ... kNm
41. Nombre et disposition des portes:
- 42.1. Nombre et disposition des sièges:
- 43.1. Marque de réception CE du dispositif d'attelage, le cas échéant:
44. Vitesse maximale: ... km/h
45. Niveau sonore

Numéro de l'acte réglementaire de base et du dernier acte réglementaire modificatif applicable à la réception CE. Dans le cas d'un acte réglementaire comprenant deux étapes de mise en œuvre ou plus, indiquer également l'étape de mise en œuvre:

à l'arrêt: ... dB(A) à un régime de: ... tours/mn⁻¹

en marche (passage): ... dB(A)

- 46.1. Émissions d'échappement ⁽²⁾:

Numéro de l'acte réglementaire de base et du dernier acte réglementaire modificatif applicable à la réception CE. Dans le cas d'un acte réglementaire comprenant deux étapes de mise en œuvre ou plus, indiquer également l'étape de mise en œuvre: ...

1. procédure d'essai: ...

CO: ... HC: ... NO_x: ... HC + NO_x: ...

fumées [valeur corrigée du coefficient d'absorption (m⁻¹): ... particules: ...

2. procédure d'essai (le cas échéant): ...

CO: ... NO_x: ... NHMC: ... CH₄: ... particules: ...

- 46.2. Émissions de CO₂/consommation de carburant ⁽³⁾ (N₁ seulement):

Numéro de l'acte réglementaire de base et du dernier acte réglementaire modificatif applicable à la réception CE: ...

| | Émissions de CO ₂ | Consommation de carburant |
|----------------------------|------------------------------|--|
| Conditions urbaines | ... g/km | ... l/100 km ou m ³ /100 km selon que le carburant est liquide ou gazeux ⁽³⁾ |
| Conditions extra-urbaines: | ... g/km | ... l/100 km ou m ³ /100 km selon que le carburant est liquide ou gazeux ⁽³⁾ |
| Conditions mixtes: | ... g/km | ... l/100 km ou m ³ /100 km selon que le carburant est liquide ou gazeux ⁽³⁾ |

⁽¹⁾ N'indiquer que la ou les couleurs de base comme suit: blanc, jaune, orange, rouge, bordeaux/violet, bleu, vert, gris, brun ou noir.

⁽²⁾ Répéter l'essai avec de l'essence et du carburant gazeux dans le cas d'un véhicule pouvant rouler aussi bien à l'essence qu'au carburant gazeux. Les véhicules qui peuvent rouler aux deux carburants mais dont le circuit d'essence n'est destiné à servir qu'en cas d'urgence ou au démarrage et dont le réservoir d'essence a une contenance inférieure à 15 litres seront considérés aux fins de l'essai comme des véhicules ne pouvant rouler qu'au carburant gazeux.

⁽³⁾ Si le véhicule peut rouler aussi bien à l'essence qu'avec un carburant gazeux, indiquer la consommation pour les deux types de carburant. Les véhicules dont le circuit à essence est destiné uniquement aux cas d'urgence ou au démarrage et dont le réservoir d'essence a une capacité maximale de 15 litres seront considérés pour l'essai comme pouvant rouler uniquement au carburant gazeux.

47. Puissance fiscale ou numéro(s) de code national/nationaux, le cas échéant:

| | | |
|--------------------|---------------------|------------------------------|
| — Belgique: ... | — Bulgarie: ... | — République tchèque: ... |
| — Danemark: ... | — Allemagne: ... | — Estonie: ... |
| — Grèce: ... | — Espagne: ... | — France: ... |
| — Irlande: ... | — Italie: ... | — Chypre: ... |
| — Lettonie: ... | — Lituanie: ... | — Luxembourg: ... |
| — Hongrie: ... | — Malte: ... | — Pays-Bas: ... |
| — Autriche: ... | — Pologne: ... | — Portugal: ... |
| — Roumanie: ... | — Slovénie: ... | — Slovaquie: ... |
| — Finlande: ... | — Suède: ... | — Royaume-Uni: ... |

48.1. Réceptionné CE selon les exigences en matière de conception applicables pour le transport de matières dangereuses: oui [classe(s): ...]/non ⁽¹⁾

48.2. Réceptionné CE selon les exigences en matière de conception applicables pour le transport de certains animaux: oui [classe(s): ...]/non ⁽¹⁾

50. Remarques ⁽²⁾:

51. Dérogations:

Page 2

Pour les véhicules complets et complétés des catégories O₁, O₂, O₃ et O₄

1. Nombre d'essieux: ... et de roues: ...
3. Empattement: ... mm
5. Voie des essieux: n° 1: ... mm n° 2: ... mm n° 3: ... mm
- 6.1. Longueur: ... mm
- 6.4. Distance entre le centre du dispositif d'attelage et l'extrémité arrière du véhicule: ... mm
- 6.5. Longueur de la zone de chargement: ... mm
- 7.1. Largeur: ... mm
8. Hauteur: ... mm
- 10.3. Encombrement au sol (O₂, O₃ et O₄ uniquement): ... m²
11. Porte-à-faux arrière: ... mm
- 12.1. Masse du véhicule avec la carrosserie en ordre de marche: ... kg

⁽¹⁾ Biffer la mention inutile.

⁽²⁾ Si le véhicule est équipé d'un système radar à courte portée de 24 GHz conformément à la décision 2005/50/CE, le fabricant doit indiquer ici: «Véhicule équipé d'un système radar à courte portée de 24 GHz.»

- 14.1. Masse maximale en charge techniquement admissible: ... kg
- 14.5. Répartition de cette masse entre les essieux et, dans le cas d'une semi-remorque ou d'une remorque à essieu central, masse sur le point d'attelage: n° 1: ... kg n° 2: ... kg n° 3: ... kg point d'attelage: ... kg
- 14.6. Masse techniquement admissible sur chaque essieu/groupe d'essieux: n° 1: ... kg n° 2: ... kg n° 3: ... kg et, dans le cas d'une semi-remorque ou d'une remorque à essieu central, masse sur le point d'attelage: ... kg
15. Position de l'essieu (ou des essieux) rétractable(s) ou chargeable(s): ...
- 19.2. Pour les dispositifs d'attelage des classes B, D, E et H: masse maximale du véhicule tracteur (T) ou de l'ensemble (si T < 32 000 kg): ... kg
32. Pneumatiques et roues: essieu n° 1: ... essieu n° 2: ... essieu n° 3: ...
- 33.2. Essieu(x) équipé(s) d'une suspension pneumatique ou équivalente: oui/non ⁽¹⁾
34. Direction, mode d'assistance:
35. Description succincte du système de freinage:
37. Type de carrosserie:
39. Capacité de la citerne (véhicule-citerne uniquement): ... m³
- 43.2. Marque de réception du dispositif d'attelage:
47. Puissance fiscale ou numéro(s) de code national/nationaux, le cas échéant:

| | | |
|--------------------|---------------------|------------------------------|
| — Belgique: ... | — Bulgarie: ... | — République tchèque: ... |
| — Danemark: ... | — Allemagne: ... | — Estonie: ... |
| — Grèce: ... | — Espagne: ... | — France: ... |
| — Irlande: ... | — Italie: ... | — Chypre: ... |
| — Lettonie: ... | — Lituanie: ... | — Luxembourg: ... |
| — Hongrie: ... | — Malte: ... | — Pays-Bas: ... |
| — Autriche: ... | — Pologne: ... | — Portugal: ... |
| — Roumanie: ... | — Slovénie: ... | — Slovaquie: ... |
| — Finlande: ... | — Suède: ... | — Royaume-Uni: ... |

- 48.1. Réceptionné CE en fonction des exigences de conception applicables au transport de marchandises dangereuses: oui [classe(s): ...]/non ⁽¹⁾
- 48.2. Réceptionné CE en fonction des exigences de conception applicables au transport de certains animaux: oui [classe(s): ...]/non ⁽¹⁾
50. Remarques ⁽²⁾:
51. Dérogations:

⁽¹⁾ Biffer la mention inutile.

⁽²⁾ Si le véhicule est équipé d'un système radar à courte portée de 24 GHz conformément à la décision 2005/50/CE, le fabricant doit indiquer ici: «Véhicule équipé d'un système radar à courte portée de 24 GHz.»

PARTIE II

CERTIFICAT DE CONFORMITÉ**Véhicules incomplets**

[Format maximal: A4 (210 × 297 mm), ou dépliant de ce format]

Page 1

Je soussigné:

(nom complet)

certifie par la présente que le véhicule:

0.1. Marque (raison sociale du constructeur):

0.2. Type:

Variante ⁽¹⁾:

Version ⁽¹⁾:

0.2.1. Dénomination(s) commerciale(s) (si disponible):

0.4. Catégorie:

0.5. Nom et adresse du constructeur du véhicule de base:

Nom et adresse du constructeur ayant réalisé la dernière étape de construction du véhicule ⁽²⁾:

0.6. Emplacement des plaques réglementaires:

Numéro d'identification du véhicule:

Emplacement du numéro d'identification du véhicule sur le châssis:

selon le (les) type(s) de véhicules décrits dans la réception ⁽²⁾

Véhicule de base: Constructeur: ...

Numéro de réception CE: ...

Date: ...

Étape 2: Constructeur: ...

Numéro de réception CE: ...

Date: ...

est conforme à tous égards au type incomplet décrit dans

Numéro de réception CE: ...

Date: ...

Le véhicule ne peut pas être immatriculé à titre permanent sans d'autres réceptions CE.

...

(lieu) (date) (signature) (fonction)

Annexes: certificat de conformité pour chaque étape.

⁽¹⁾ Indiquer également le code numérique ou alphanumérique d'identification. Ce code ne doit pas contenir plus de 25 ou de 35 positions pour une variante ou une version.

⁽²⁾ Biffer la mention inutile.

Pour les véhicules incomplets de la catégorie M₁

(les valeurs et unités indiquées ci-dessous sont celles données dans la documentation de réception des actes réglementaires concernés. Pour les essais de conformité de la production, les valeurs doivent être vérifiées suivant les méthodes définies dans les actes réglementaires concernées, compte tenu des tolérances prévues dans ces actes réglementaires pour les essais de conformité de production)

1. Nombre d'essieux: ... et de roues: ...
2. Essieux moteurs:
3. Empattement: ... mm
5. Voie des essieux: n° 1: ... mm n° 2: ... mm n° 3: ... mm
- 6.2. Longueur maximale admissible du véhicule complété: ... mm
- 7.2. Largeur maximale admissible du véhicule complété: ... mm
- 9.1. Hauteur du centre de gravité: ... mm
- 9.2. Hauteur maximale admissible du centre de gravité du véhicule complété: ... mm
- 9.3. Hauteur minimale admissible du centre de gravité du véhicule complété: ... mm
- 13.1. Masse minimale admissible du véhicule complété: ... kg
- 13.2. Répartition de cette masse entre les essieux: n° 1: ... kg n° 2: ... kg n° 3: ... kg
- 14.1. Masse maximale en charge techniquement admissible: ... kg
- 14.2. Répartition de cette masse entre les essieux: n° 1: ... kg n° 2: ... kg n° 3: ... kg
- 14.3. Masse maximale techniquement admissible sur chaque essieu: n° 1: ... kg n° 2: ... kg n° 3: ... kg n° 4: ... kg
16. Masse maximale admissible du toit: ... kg
17. Masse maximale de la remorque: (freinée): ... kg (non freinée): ... kg
18. Masse maximale de l'ensemble: ... kg
- 19.1. Masse maximale verticale au point d'attelage de la remorque: ... kg
20. Constructeur du moteur:
21. Code du moteur tel qu'il figure sur le moteur:
22. Principe de fonctionnement:
 - 22.1. Injection directe: oui/non (*)

(*) Biffer la mention inutile.

23. Nombre et disposition des cylindres:
24. Cylindrée: ... cm³
25. Carburant:
26. Puissance nette maximale: ... kW à ... tours/mn⁻¹
27. Embrayage (type):
28. Boîte de vitesses (type):
29. Rapports de démultiplication: 1. ... 2. ... 3. ... 4. ... 5. ... 6. ...
30. Rapport de démultiplication finale:
32. Pneumatiques et roues: essieu n° 1: ... essieu n° 2: ... essieu n° 3: ...
34. Direction, mode d'assistance:
35. Description succincte du dispositif de freinage:
41. Nombre et configuration des portes:
- 42.1. Nombre et configuration des sièges:
- 43.1. Marque de réception CE du dispositif d'attelage, le cas échéant:
- 43.3. Types ou classes de dispositifs d'attelage pouvant être montés:
- 43.4. Valeurs caractéristiques (1): D.../V.../S.../U...
45. Niveau sonore:

Numéro de l'acte réglementaire de base et du dernier acte réglementaire modificatif applicable à la réception CE. Dans le cas d'un acte réglementaire comprenant deux étapes de mise en œuvre ou plus, indiquer également l'étape de mise en œuvre: ...

à l'arrêt: ... dB(A) à un régime de: ... tours/mn⁻¹

en marche (passage): ... dB(A)

- 46.1. Émissions d'échappement (2):

Numéro de l'acte réglementaire de base et du dernier acte réglementaire modificatif applicable à la réception CE. Dans le cas d'un acte réglementaire comprenant deux étapes de mise en œuvre ou plus, indiquer également l'étape de mise en œuvre: ...

1. procédure d'essai: ...

CO: ... HC: ... NO_x: ... HC + NO_x: ...

fumées [valeur corrigée du coefficient d'absorption (m⁻¹)] ... particules: ...

2. procédure d'essai (le cas échéant): ...

CO: ... NO_x: ... NHMC: ... THC: ... CH₄: ... particules: ...

(1) Biffer la mention inutile.

(2) Répéter l'essai avec de l'essence et du carburant gazeux dans le cas d'un véhicule pouvant rouler aussi bien à l'essence qu'au carburant gazeux. Les véhicules qui peuvent rouler aux deux carburants mais dont le circuit d'essence n'est destiné à servir qu'en cas d'urgence ou au démarrage et dont le réservoir d'essence a une contenance inférieure à 15 litres seront considérés aux fins de l'essai comme des véhicules ne pouvant rouler qu'au carburant gazeux.

47. Puissance fiscale ou numéro(s) de code nationaux:

| | | |
|--------------------|---------------------|------------------------------|
| — Belgique: ... | — Bulgarie: ... | — République tchèque: ... |
| — Danemark: ... | — Allemagne: ... | — Estonie: ... |
| — Grèce: ... | — Espagne: ... | — France: ... |
| — Irlande: ... | — Italie: ... | — Chypre: ... |
| — Lettonie: ... | — Lituanie: ... | — Luxembourg: ... |
| — Hongrie: ... | — Malte: ... | — Pays-Bas: ... |
| — Autriche: ... | — Pologne: ... | — Portugal: ... |
| — Roumanie: ... | — Slovaquie: ... | — Slovaquie: ... |
| — Finlande: ... | — Suède: ... | — Royaume-Uni: ... |

49. Châssis conçu pour les véhicules tout terrain uniquement: oui/non ⁽¹⁾

50. Remarques ⁽²⁾:

51. Dérogations:

Page 2

Pour les véhicules incomplets des catégories M₂ et M₃

(les valeurs et unités indiquées ci-après sont celles figurant dans les documents de réception des actes réglementaires applicables. Dans le cas des essais de conformité de la production, les valeurs doivent être contrôlées selon les méthodes fixées par les actes réglementaires applicables, en tenant compte des tolérances prévues dans ces actes réglementaires pour les essais de conformité de la production)

1. Nombre d'essieux: ... et de roues: ...
2. Essieux moteurs: ...
3. Empattement: ... mm
5. Voie des essieux: n° 1: ... mm n° 2: ... mm n° 3: ... mm n° 4: ... mm
- 6.2. Longueur maximale admissible du véhicule complété: ... mm
- 6.3. Distance entre l'avant du véhicule et le centre du dispositif d'attelage: ... mm
- 7.2. Largeur maximale admissible du véhicule complété: ... mm
- 9.1. Hauteur du centre de gravité: ... mm
- 9.2. Hauteur maximale admissible du centre de gravité du véhicule complété: ... mm
- 9.3. Hauteur minimale admissible du centre de gravité du véhicule complété: ... mm

⁽¹⁾ Biffer la mention inutile.

⁽²⁾ Si le véhicule est équipé d'un système radar à courte portée de 24 GHz conformément à la décision 2005/50/CE, le fabricant doit indiquer ici: «Véhicule équipé d'un système radar à courte portée de 24 GHz.»

- 12.3. Masse du châssis nu: ... kg
- 13.1. Masse minimale admissible du véhicule complété: ... kg
- 13.2. Répartition de cette masse les essieux: n° 1: ... kg n° 2: ... kg n° 3: ... kg n° 4: ... kg
- 14.1. Masse en charge maximale techniquement admissible: ... kg
- 14.2. Répartition de cette masse entre les essieux: n° 1: ... kg n° 2: ... kg n° 3: ... kg n° 4: ... kg
- 14.4. Masse maximale techniquement admissible sur chaque essieu/groupe d'essieux: n° 1: ... kg n° 2: ... kg n° 3: ... kg n° 4: ... kg
- 16. Charge maximale admissible sur le toit: ... kg
- 17. Masse maximale de la remorque (freinée): ... kg (non freinée): ... kg
- 18. Masse maximale en charge techniquement admissible de l'ensemble: ... kg
- 19.1. Masse maximale techniquement admissible au point d'attelage d'un véhicule à moteur: ... kg
- 20. Constructeur du moteur
- 21. Code du moteur tel qu'il figure sur le moteur:
- 22. Principe de fonctionnement:
 - 22.1. Injection directe: oui/non ⁽¹⁾
- 23. Nombre et disposition des cylindres:
- 24. Cylindrée: ... cm³
- 25. Carburant:
- 26. Puissance nette maximale: ... kW à ... tours/mn⁻¹
- 27. Embayage (type):
- 28. Boîte de vitesses (type):
- 29. Rapports de démultiplication: 1. ... 2. ... 3. ... 4. ... 5. ... 6. ...
- 30. Rapport de démultiplication finale: ...
- 32. Pneumatiques et roues: essieu n° 1: ... essieu n° 2: ... essieu n° 3: ... essieu n° 4: ...
- 33.1. Essieu(x) moteur(s) équipé(s) d'une suspension pneumatique ou équivalente: oui/non ⁽¹⁾
- 34. Direction, mode d'assistance:
- 35. Description succincte du système de freinage:
- 36. Pression dans la conduite d'alimentation du système de freinage de la remorque: ... bar
- 41. Nombre et configuration des portes:
 - 43.1. Marque de réception du dispositif d'attelage, le cas échéant: ...
 - 43.3. Types ou classes de dispositifs d'attelage pouvant être montés:
 - 43.4. Valeurs caractéristiques ⁽¹⁾: D.../V.../S.../U...

⁽¹⁾ Biffer la mention inutile.

45. Niveau sonore

Numéro de l'acte réglementaire de base et du dernier acte réglementaire modificatif applicable à la réception CE. Dans le cas d'un acte réglementaire comprenant deux étapes de mise en œuvre ou plus, indiquer également l'étape de mise en œuvre:

à l'arrêt: ... dB(A) à un régime de: ... tours/mn⁻¹

en marche (passage): ... dB(A)

46.1. Émissions d'échappement ⁽¹⁾:

Numéro de l'acte réglementaire de base et du dernier acte réglementaire modificatif applicable à la réception CE. Dans le cas d'un acte réglementaire comprenant deux étapes de mise en œuvre ou plus, indiquer également l'étape de mise en œuvre:

1. procédure d'essai:

CO: ... HC: ... NO_x: ... HC + NO_x: ...

fumées [valeur corrigée du coefficient d'absorption (m⁻¹): ... particules:...

2. procédure d'essai (le cas échéant): ...

CO: ... NO_x: ... NHMC: ... THC: ... CH₄: ... particules: ...

47. Puissance fiscale ou code(s) national/nationaux, le cas échéant:

| | | |
|--------------------|---------------------|------------------------------|
| — Belgique: ... | — Bulgarie: ... | — République tchèque: ... |
| — Danemark: ... | — Allemagne: ... | — Estonie: ... |
| — Grèce: ... | — Espagne: ... | — France: ... |
| — Irlande: ... | — Italie: ... | — Chypre: ... |
| — Lettonie: ... | — Lituanie: ... | — Luxembourg: ... |
| — Hongrie: ... | — Malte: ... | — Pays-Bas: ... |
| — Autriche: ... | — Pologne: ... | — Portugal: ... |
| — Roumanie: ... | — Slovaquie: ... | — Slovaquie: ... |
| — Finlande: ... | — Suède: ... | — Royaume-Uni: ... |

49. Châssis conçu pour les véhicules tout-terrain uniquement: oui/non ⁽²⁾50. Remarques ⁽³⁾:

51. Dérogations:

⁽¹⁾ Répéter l'essai avec de l'essence et du carburant gazeux dans le cas d'un véhicule pouvant rouler aussi bien à l'essence qu'au carburant gazeux. Les véhicules qui peuvent rouler aux deux carburants mais dont le circuit d'essence n'est destiné à servir qu'en cas d'urgence ou au démarrage et dont le réservoir d'essence a une contenance inférieure à 15 litres seront considérés aux fins de l'essai comme des véhicules ne pouvant rouler qu'au carburant gazeux.

⁽²⁾ Biffer la mention inutile.

⁽³⁾ Si le véhicule est équipé d'un système radar à courte portée de 24 GHz conformément à la décision 2005/50/CE, le fabricant doit indiquer ici: «Véhicule équipé d'un système radar à courte portée de 24 GHz.»

Pour les véhicules incomplets des catégories N₁, N₂ et N₃

(les valeurs et unités indiquées ci-après sont celles figurant dans les documents de réception des actes réglementaires applicables. Dans le cas des essais de conformité de la production, les valeurs doivent être contrôlées selon les méthodes fixées par les actes réglementaires applicables, en tenant compte des tolérances prévues dans ces actes réglementaires pour les essais de conformité de la production)

1. Nombre d'essieux: ... et de roues: ...
2. Essieux moteurs: ...
3. Empattement: ... mm
- 4.2. Avancée de la sellette d'attelage (maximale et minimale en cas de sellette réglable): ... mm
5. Voie des essieux: n° 1: ... mm n° 2: ... mm n° 3: ... mm n° 4: ... mm
- 6.2. Longueur totale admissible du véhicule complété: ... mm
- 6.3. Distance entre l'avant du véhicule et le centre du dispositif d'attelage: ... mm
- 7.2. Largeur maximale admissible du véhicule complété: ... mm
- 9.1. Hauteur du centre de gravité: ... mm
- 9.2. Hauteur maximale admissible du centre de gravité du véhicule complété: ... mm
- 9.3. Hauteur minimale admissible du centre de gravité du véhicule complété: ... mm
- 12.3. Masse du châssis nu: ... kg
- 13.1. Masse minimale admissible du véhicule complété: ... kg
- 13.2. Répartition de cette masse entre les essieux: n° 1: ... kg n° 2: ... kg n° 3: ... kg n° 4: ... kg
- 14.1. Masse en charge maximale techniquement admissible: ... kg
- 14.2. Répartition de cette masse entre les essieux: n° 1: ... kg n° 2: ... kg n° 3: ...kg n° 4: ... kg
- 14.4. Masse maximale techniquement admissible sur chaque essieu/groupe d'essieux: n° 1: ... kg n° 2: ... kg n° 3: ... kg n° 4: ... kg
15. Position de l'essieu (ou des essieux) rétractable(s) ou chargeable(s): ...
17. Masse tractable maximale techniquement admissible du véhicule à moteur dans le cas de:
 - 17.1. Remorque à timon d'attelage:
 - 17.2. Semi-remorque:
 - 17.3. Remorque à essieu central: ...
 - 17.4. Masse maximale de la remorque (non freinée): ... kg
18. Masse maximale de l'ensemble: ... kg
- 19.1. Masse verticale maximale au point d'attelage de la remorque: ... kg

- 20. Constructeur du moteur:
- 21. Code du moteur:
- 22. Principe de fonctionnement:
 - 22.1. Injection directe: oui/non ⁽¹⁾
- 23. Nombre et disposition des cylindres:
- 24. Cylindrée: ... cm³
- 25. Carburant:
- 26. Puissance nette maximale: ... kW à ... tours/mn⁻¹
- 27. Embayage (type):
- 28. Boîte de vitesses (type):
- 29. Rapports de démultiplication: 1. ... 2. ... 3. ... 4. ... 5. ... 6. ...
- 30. Rapport de démultiplication final:
- 32. Pneumatiques et roues: essieu n° 1: ... essieu n° 2: ... essieu n° 3: ... essieu n° 4: ...
- 33.1. Essieu(x) moteur(s) équipé(s) d'une suspension pneumatique ou équivalente: oui/non ⁽¹⁾
- 34. Direction, mode d'assistance:
- 35. Description succincte du système de freinage:
- 36. Pression dans la conduite d'alimentation du système de freinage de la remorque: ... bar
- 41. Nombre et configuration des portes:
 - 42.1. Nombre et emplacement des sièges:
 - 43.1. Marque de réception CE du dispositif d'attelage, le cas échéant:
 - 43.3. Types ou classes de dispositifs d'attelage pouvant être montés:
 - 43.4. Valeurs caractéristiques ⁽¹⁾: D.../V.../S.../U...
- 45. Niveau sonore

Numéro de l'acte réglementaire de base et du dernier acte réglementaire modificatif applicable à la réception CE. Dans le cas d'un acte réglementaire comprenant deux étapes de mise en œuvre ou plus, indiquer également l'étape de mise en œuvre:

à l'arrêt: ... dB(A) à un régime de: ... tours/mn⁻¹

en marche (passage): ... dB(A)

⁽¹⁾ Biffer la mention inutile.

46.1. Émissions d'échappement ⁽¹⁾:

Numéro de l'acte réglementaire de base et du dernier acte réglementaire modificatif applicable à la réception CE. Dans le cas d'un acte réglementaire comprenant deux étapes de mise en œuvre ou plus, indiquer également l'étape de mise en œuvre:

1. procédure d'essai:

CO: ... HC: ... NO_x: ... HC + NO_x: ...

fumées [valeur corrigée du coefficient d'absorption (m⁻¹): ... particules: ...

2. procédure d'essai (le cas échéant): ...

CO: ... NO_x: ... NMHC: ...CH₄: ...particules: ...

47. Puissance fiscale ou code(s) national/aux, le cas échéant:

| | | |
|--------------------|---------------------|------------------------------|
| — Belgique: ... | — Bulgarie: ... | — République tchèque: ... |
| — Danemark: ... | — Allemagne: ... | — Estonie: ... |
| — Grèce: ... | — Espagne: ... | — France: ... |
| — Irlande: ... | — Italie: ... | — Chypre: ... |
| — Lettonie: ... | — Lituanie: ... | — Luxembourg: ... |
| — Hongrie: ... | — Malte: ... | — Pays-Bas: ... |
| — Autriche: ... | — Pologne: ... | — Portugal: ... |
| — Roumanie: ... | — Slovénie: ... | — Slovaquie: ... |
| — Finlande: ... | — Suède: ... | — Royaume-Uni: ... |

48.1. Réceptionné CE en fonction des critères de conception applicables au transport de marchandises dangereuses: oui [classe(s): ...]/non ⁽²⁾48.2. Réceptionné CE en fonction des critères de conception applicables au transport de certains animaux: oui [classe(s): ...]/non ⁽²⁾49. Châssis conçu pour les véhicules tout-terrain uniquement: oui/non ⁽²⁾50. Remarques ⁽³⁾:

51. Dérogations:

Page 2

Pour les véhicules incomplets des catégories O₁, O₂, O₃ et O₄

1. Nombre d'essieux: ... et de roues: ...

3. Empattement: ... mm

⁽¹⁾ Répéter l'essai avec de l'essence et du carburant gazeux dans le cas d'un véhicule pouvant rouler aussi bien à l'essence qu'au carburant gazeux. Les véhicules qui peuvent rouler aux deux carburants mais dont le circuit d'essence n'est destiné à servir qu'en cas d'urgence ou au démarrage et dont le réservoir d'essence a une contenance inférieure à 15 litres seront considérés aux fins de l'essai comme des véhicules ne pouvant rouler qu'au carburant gazeux.

⁽²⁾ Biffer la mention inutile.

⁽³⁾ Si le véhicule est équipé d'un système radar à courte portée de 24 GHz conformément à la décision 2005/50/CE, le fabricant doit indiquer ici: «Véhicule équipé d'un système radar à courte portée de 24 GHz.»

- 5. Voies des essieux: n° 1: ... mm n° 2: ... mm n° 3: ... mm n° 4: ... mm
- 6.2. Longueur totale admissible du véhicule complété: ... mm
- 6.4. Distance entre le centre du dispositif d'attelage et l'extrémité arrière du véhicule: ... mm
- 7.2. Largeur maximale admissible du véhicule complété: ... mm
- 9.1. Hauteur du centre de gravité: ... mm
- 9.2. Hauteur maximale admissible du centre de gravité du véhicule complété: ... mm
- 9.3. Hauteur minimale admissible du centre de gravité du véhicule complété: ... mm
- 12.3. Masse du châssis nu: ... kg
- 13.1. Masse minimale admissible du véhicule complété: ... kg
- 13.2. Répartition de cette masse entre les essieux: n° 1: ... kg n° 2: ... kg n° 3: ... kg
- 14.1. Masse en charge maximale techniquement admissible: ... kg
- 14.5. Répartition de cette masse entre les essieux, et dans le cas d'une semi-remorque ou d'une remorque à essieu central, charge sur le point d'attelage: n° 1: ... kg n° 2: ... kg n° 3: ... kg point d'attelage: ... kg
- 14.6. Masse techniquement admissible sur chaque essieu/groupe d'essieux: n° 1: ... kg n° 2: ... kg n° 3: ... kg et, dans le cas d'une semi-remorque ou d'une remorque à essieu central, charge sur le point d'attelage: ... kg
- 15. Position de l'essieu (ou des essieux) rétractable(s) ou chargeable(s): ...
- 19.2. Pour les dispositifs d'attelage des classes B, D, E et H: masse maximale du véhicule tracteur (T) ou du véhicule combiné (si T < 32 000 kg): ... kg
- 32. Pneumatiques et roues: essieu n° 1: ... essieu n° 2: ... essieu n° 3: ... essieu n° 4: ...
- 33.2. Essieu(x) équipé(s) d'une suspension pneumatique ou équivalente: oui/non ⁽¹⁾
- 34. Direction, mode d'assistance:
- 35. Description succincte du système de freinage:
- 43.2. Marque de réception CE du dispositif d'attelage:
- 43.3. Types ou classes de dispositifs d'attelage pouvant être montés:
- 43.4. Valeurs caractéristiques ⁽¹⁾: D.../V.../S.../U...

⁽¹⁾ Biffer la mention inutile.

47. Puissance fiscale ou code(s) national/aux, le cas échéant:

| | | |
|--------------------|---------------------|------------------------------|
| — Belgique: ... | — Bulgarie: ... | — République tchèque: ... |
| — Danemark: ... | — Allemagne: ... | — Estonie: ... |
| — Grèce: ... | — Espagne: ... | — France: ... |
| — Irlande: ... | — Italie: ... | — Chypre: ... |
| — Lettonie: ... | — Lituanie: ... | — Luxembourg: ... |
| — Hongrie: ... | — Malte: ... | — Pays-Bas: ... |
| — Autriche: ... | — Pologne: ... | — Portugal: ... |
| — Roumanie: ... | — Slovénie: ... | — Slovaquie: ... |
| — Finlande: ... | — Suède: ... | — Royaume-Uni: ... |

48.1. Réceptionné CE en fonction des critères de conception applicables au transport de marchandises dangereuses: oui [classe(s): ...]/non (!)

48.2. Réceptionné CE en fonction des critères de conception applicables au transport de certains animaux: oui [classe(s): ...]/non (!)

50. Remarques:

51. Dérogations:

(!) Biffer la mention inutile.

ANNEXE X

PROCÉDURES DE CONFORMITÉ DE LA PRODUCTION

0. OBJECTIFS

La procédure de contrôle de la conformité de la production vise à garantir que chaque véhicule, système, composant et entité technique produit soit conforme au type réceptionné.

Les procédures comportent deux opérations indissociables l'une de l'autre, à savoir l'évaluation des systèmes de gestion de la qualité, ci-après dénommée «évaluation initiale» ⁽¹⁾ et la vérification de l'objet de la réception et des contrôles liés aux produits, ci-après dénommée «dispositions en matière de conformité des produits».

1. ÉVALUATION INITIALE

1.1. Avant de délivrer une réception CE, l'autorité compétente d'un État membre s'assure de l'existence de mesures et de procédures satisfaisantes aptes à garantir un contrôle effectif, de façon que les composants, systèmes, entités techniques ou véhicules en cause, une fois en production, soient conformes au type réceptionné.

1.2. Les autorités habilitées à réceptionner vérifient si l'exigence visée au point 1.1 est respectée.

Lesdites autorités doivent être satisfaites de l'évaluation initiale et des dispositions initiales en matière de conformité de la production visées au point 2, compte tenu, le cas échéant, de l'une des dispositions visées aux points 1.2.1 à 1.2.3 ou, s'il y a lieu, d'une combinaison de tout ou partie de ces dispositions.

1.2.1. L'évaluation initiale et/ou la vérification proprement dites sont effectuées par les autorités compétentes en matière de réception CE octroyant la réception CE ou par un organisme agréé agissant au nom des autorités compétentes en matière de réception CE.

1.2.1.1. Pour décider de la portée de l'évaluation initiale, les autorités compétentes en matière de réception CE peuvent tenir compte des informations disponibles concernant:

- la certification du constructeur décrite au point 1.2.3 qui n'a pas été retenue ou reconnue au titre dudit point,
- dans le cas de la réception CE d'un composant ou d'une entité technique, les évaluations du système d'assurance de la qualité effectuées par le ou les constructeurs du véhicule dans les locaux du fabricant du composant ou de l'entité technique, conformément à une ou à plusieurs spécifications de l'industrie satisfaisant aux exigences de la norme harmonisée EN ISO 9002:1994 ou de la norme EN ISO 9001:2000, éventuellement en excluant les concepts de conception et de développement, point 7.3 «Satisfaction du client et amélioration continue».

1.2.2. L'évaluation initiale et/ou la vérification proprement dite peuvent également être effectuées par les autorités compétentes en matière de réception CE d'un autre État membre ou par l'organisme agréé à cet effet par les autorités compétentes délivrant la réception CE. Dans ce cas, les autorités compétentes en matière de réception CE de l'autre État membre établissent une déclaration de conformité indiquant les domaines et les sites de production couverts ainsi que la directive ou le règlement qu'elles estiment intéresser les produits à réceptionner ⁽²⁾. Dès qu'elles reçoivent une demande de déclaration de conformité des autorités compétentes d'un État membre délivrant une réception CE, les autorités compétentes en matière de réception CE de l'autre État membre envoient la déclaration de conformité ou font savoir qu'elles ne sont pas en situation d'établir une telle déclaration. Sur la déclaration de conformité doivent figurer au moins les renseignements suivants:

⁽¹⁾ Dans la norme harmonisée ISO 10011, parties 1, 2 et 3 (1991), figurent des recommandations concernant la planification et l'exécution de l'évaluation.

⁽²⁾ C'est-à-dire la directive particulière correspondante si le produit à réceptionner est un système, un composant ou une entité technique, et la directive 2007/46/CE s'il s'agit de tout un véhicule.

| | |
|--------------------------------|--|
| Groupe ou société: | (par exemple: XYZ Automobile) |
| Organisme particulier: | (par exemple: section Europe) |
| Usines/ateliers: | [par exemple: ateliers moteurs 1 (Royaume-Uni); atelier véhicules 2 (Allemagne)] |
| Gamme de véhicules/composants: | (par exemple, tous les modèles de la catégorie M ₁) |
| Parties évaluées: | (par exemple: manuel et procédures d'assurance de la qualité de la société et de l'usine) |
| Documents examinés: | (par exemple: manuel et procédures d'assurance de la qualité de la société et de l'usine) |
| Évaluation: | (par exemple: exécutée du 18 au 30 septembre 2001) (par exemple: visite d'inspection prévue en mars 2002) |

1.2.3. Les autorités compétentes en matière de réception CE doivent également accepter la certification adéquate du constructeur à la norme harmonisée EN ISO 9002:1994 (qui couvre les sites de production et les produits à réceptionner) ou EN ISO 9001:2000, éventuellement en excluant les concepts de conception et de développement, point 7.3 «Satisfaction du client et amélioration continue», ou à une norme harmonisée satisfaisant aux exigences relatives à l'évaluation initiale visées au point 1.2. Le constructeur doit fournir toutes les informations nécessaires sur la certification et s'engager à informer de toute modification de sa validité ou de sa portée les autorités compétentes en matière de réception.

1.3. Aux fins de la réception CE d'un type de véhicule entier, les évaluations initiales effectuées pour la réception des systèmes, des composants et des entités techniques du véhicule ne doivent pas être réitérées, mais doivent être complétées par une évaluation couvrant les sites de production et les activités liés à l'assemblage du véhicule entier et exclues des évaluations antérieures.

2. DISPOSITIONS RELATIVES À LA CONFORMITÉ DES PRODUITS

2.1. Tout véhicule, système, composant ou entité technique réceptionné en vertu de la présente directive ou d'une directive particulière ou d'un règlement particulier doit être construit de façon à être conforme au type réceptionné, c'est-à-dire qu'il doit satisfaire aux exigences visées dans la présente directive ou une des directives particulières ou des règlements particuliers figurant sur la liste exhaustive de l'annexe IV ou de l'annexe XI.

2.2. Au moment où elles procèdent à une réception CE, les autorités compétentes en matière de réception CE d'un État membre doivent s'assurer de l'existence de dispositions adéquates et de plans de contrôle documentés, à convenir avec le constructeur pour chaque réception, en vue de l'exécution, à intervalle précis, des essais ou des contrôles connexes permettant de vérifier la continuité de la conformité au type réceptionné, notamment, le cas échéant, des essais prévus dans les directives particulières ou les règlements particuliers.

2.3. Le détenteur d'une réception CE doit notamment remplir les conditions suivantes.

2.3.1. Il doit s'assurer de l'existence et de l'application de procédures permettant un contrôle effectif de la conformité des produits (véhicules, systèmes, composants ou entités techniques) au type réceptionné.

2.3.2. Il doit avoir accès aux équipements d'essai ou aux autres équipements appropriés nécessaires pour vérifier la conformité à chaque type réceptionné.

2.3.3. Il doit s'assurer que les résultats des essais ou des contrôles sont enregistrés et que les documents annexés demeurent disponibles pendant un laps de temps à fixer d'un commun accord avec les autorités compétentes en matière de réception. Il n'est pas nécessaire que cette période dépasse les dix ans.

2.3.4. Il doit analyser les résultats de chaque type d'essai ou de contrôle, afin de vérifier et d'assurer la stabilité des caractéristiques du produit, moyennant certaines tolérances inhérentes à la production industrielle.

2.3.5. Il doit veiller à ce que soient exécutés, pour chaque type de produit, au moins les contrôles prescrits par la présente directive, ainsi que les essais prévus par les directives particulières ou les règlements particuliers applicables énumérées à la liste exhaustive de l'annexe IV ou de l'annexe XI.

- 2.3.6. Il fait en sorte que tout ensemble d'échantillons ou de pièces se révélant non conformes au terme de l'essai ou du contrôle en question donne lieu à un nouvel échantillonnage et à de nouveaux essais ou contrôles. Toutes les mesures nécessaires doivent être prises pour rétablir la conformité de la production correspondante.
- 2.3.7. Dans le cas d'une réception CE de véhicule entier, les contrôles visés au point 2.3.5 se limitent à ceux permettant de s'assurer du respect des spécifications de construction au regard de la réception, et notamment de la fiche de renseignements visée à l'annexe III et des informations requises pour les certificats de conformité visées à l'annexe IX de la présente directive.
3. DISPOSITIONS EN MATIÈRE DE VÉRIFICATION PERMANENTE
- 3.1. Les autorités qui ont délivré la réception CE peuvent à tout moment vérifier les méthodes de contrôle de conformité appliquées dans chaque établissement de production.
- 3.1.1. Les dispositions viseront normalement à vérifier l'efficacité permanente des procédures établies au point 1.2 (évaluation initiale et conformité de la production) de la présente annexe.
- 3.1.1.1. Les activités de surveillance menées par un organisme de certification (désigné ou reconnu suivant les modalités visées au point 1.2.3 de la présente annexe) doivent être reconnues comme satisfaisant aux exigences du point 3.1.1 en ce qui concerne les procédures établies lors de l'évaluation initiale (point 1.2.3).
- 3.1.1.2. La fréquence normale des vérifications exécutées par les autorités compétentes en matière de réception CE (autres que celles visées au point 3.1.1.1) doit permettre de garantir que les contrôles effectués en vertu des sections 1 et 2 de la présente annexe sont révisés sur une période adaptée au climat de confiance établi par les autorités compétentes en matière de réception.
- 3.2. Lors de toute visite de surveillance, les archives d'essai et de contrôle et les archives de production doivent être mises à la disposition de l'inspecteur, notamment celles des essais et des contrôles documentés, conformément au point 2.2 de la présente annexe.
- 3.3. Lorsque la nature de l'essai le permet, l'inspecteur peut choisir des échantillons au hasard aux fins d'essai dans le laboratoire du constructeur (ou dans ceux du service technique lorsqu'une directive particulière ou un règlement particulier le prévoit). Le nombre minimal d'échantillons peut être fixé à la lumière des résultats de la vérification opérée par le constructeur lui-même.
- 3.4. Lorsque le niveau de contrôle apparaît insuffisant, ou lorsqu'il semble nécessaire de vérifier la validité des essais effectués en application du point 3.2, l'inspecteur choisit des échantillons qui seront envoyés au service technique ayant procédé aux essais de réception CE.
- 3.5. Lorsqu'une visite d'inspection ou de surveillance met en lumière des résultats non satisfaisants, les autorités compétentes en matière de réception CE veillent à ce que les mesures nécessaires soient prises pour rétablir la conformité de la production dans les plus brefs délais.
-

ANNEXE XI

NATURE DES VÉHICULES À USAGE SPÉCIAL ET DISPOSITIONS QUI LEUR SONT APPLICABLES

Appendice 1

Autocaravanes, ambulances et corbillards

| Rubrique | Objet | Numéro de l'acte réglementaire | M ₁ ≤ 2 500 (t) kg | M ₁ > 2 500 (t) kg | M ₂ | M ₃ |
|----------|---|--------------------------------|-----------------------------------|---|---|---|
| 1 | Niveaux sonores | 70/157/CEE | H | G + H | G + H | G + H |
| 2 | Émissions | 70/220/CEE | Q | G + Q | G + Q | G + Q |
| 3 | Réservoirs de carburant/dispositifs de protection arrière | 70/221/CEE | F | F | F | F |
| 4 | Plaque d'immatriculation arrière | 70/222/CEE | X | X | X | X |
| 5 | Effort à la commande | 70/311/CEE | X | G | G | G |
| 6 | Poignées et charnières des portes | 70/387/CEE | B | G + B | | |
| 7 | Avertisseur acoustique | 70/388/CEE | X | X | X | X |
| 8 | Dispositifs de vision indirecte | 71/127/CEE | X | G | G | G |
| 9 | Freinage | 71/320/CEE | X | G | G | G |
| 10 | Suppression des parasites radioélectriques | 72/245/CEE | X | X | X | X |
| 11 | Émissions diesel | 72/306/CEE | H | H | H | H |
| 12 | Aménagement intérieur | 74/60/CEE | C | G + C | | |
| 13 | Antivol | 74/61/CEE | X | G | G | G |
| 14 | Comportement du dispositif de conduite en cas de choc | 74/297/CEE | X | G | | |
| 15 | Résistance des sièges | 74/408/CEE | D | G + D | G + D | G + D |
| 16 | Saillies extérieures | 74/483/CEE | X pour la cabine; A pour le reste | G pour la cabine; A pour le reste | | |
| 17 | Tachymètre et marche arrière | 75/443/CEE | X | X | X | X |
| 18 | Plaques réglementaires | 76/114/CEE | X | X | X | X |
| 19 | Points d'ancrage des ceintures de sécurité | 76/115/CEE | D | G + L | G + L | G + L |
| 20 | Installation des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse | 76/756/CEE | A + N | A + G + N pour la cabine; A + N pour le reste | A + G + N pour la cabine; A + N pour le reste | A + G + N pour la cabine; A + N pour le reste |
| 21 | Catadioptrés | 76/757/CEE | X | X | X | X |
| 22 | Feux d'encombrement/de position avant/de position arrière/stop/de position latéraux/d'éclairage de jour | 76/758/CEE | X | X | X | X |
| 23 | Feux indicateurs de direction | 76/759/CEE | X | X | X | X |
| 24 | Dispositifs d'éclairage de la plaque d'immatriculation | 76/760/CEE | X | X | X | X |
| 25 | Projecteurs (y compris lampes) | 76/761/CEE | X | X | X | X |
| 26 | Feux de brouillard avant | 76/762/CEE | X | X | X | X |

| Rubrique | Objet | Numéro de l'acte réglementaire | M ₁ ≤ 2 500 ⁽¹⁾ kg | M ₁ > 2 500 ⁽¹⁾ kg | M ₂ | M ₃ |
|----------|--|--------------------------------|---|---|----------------|-----------------------------------|
| 27 | Dispositifs de remorquage | 77/389/CEE | E | E | E | E |
| 28 | Feux de brouillard arrière | 77/538/CEE | X | X | X | X |
| 29 | Feux de marche arrière | 77/539/CEE | X | X | X | X |
| 30 | Feux de stationnement | 77/540/CEE | X | X | X | X |
| 31 | Ceintures de sécurité et systèmes de retenue | 77/541/CEE | D | G + M | G + M | G + M |
| 32 | Champ de vision avant | 77/649/CEE | X | G | | |
| 33 | Identification des commandes | 78/316/CEE | X | X | X | X |
| 34 | Dispositifs de dégivrage et de désembuage | 78/317/CEE | X | G + O | O | O |
| 35 | Essuie-glaces et lave-glaces | 78/318/CEE | X | G + O | O | O |
| 36 | Chauffage de l'habitacle | 2001/56/CE | X | X | X | X |
| 37 | Recouvrement des roues | 78/549/CEE | X | G | | |
| 38 | Appuie-tête | 78/932/CEE | D | G + D | | |
| 39 | Émissions de CO ₂ /consommation de carburant | 80/1268/CEE | s.o. | s.o. | | |
| 40 | Puissance du moteur | 80/1269/CEE | X | X | X | X |
| 41 | Émissions diesel | 88/77/CEE | H | G + H | G + H | G + H |
| 44 | Masses et dimensions (voitures) | 92/21/CEE | X | X | | |
| 45 | Vitrages de sécurité | 92/22/CEE | J | G + J | G + J | G + J |
| 46 | Pneumatiques | 92/23/CEE | X | G | G | G |
| 47 | Limiteurs de vitesse | 92/24/CEE | | | | X |
| 48 | Masses et dimensions (des véhicules autres que ceux visés au point 44) | 97/27/CE | | | X | X |
| 50 | Dispositifs d'attelage | 94/20/CE | X | G | G | G |
| 51 | Comportement au feu | 95/28/CE | | | | G pour la cabine, X pour le reste |
| 52 | Autobus et autocars | 2001/85/CE | | | A | A |
| 53 | Collision frontale | 96/79/CE | s.o. | s.o. | | |
| 54 | Collision latérale | 96/27/CE | s.o. | s.o. | | |
| 58 | Protection des piétons | 2003/102/CE | X | | | |

⁽¹⁾ Masse maximale techniquement admissible.

Appendice 2

Véhicules blindés

| Rubrique | Objet | Numéro de l'acte réglementaire | M ₁ | M ₂ | M ₃ | N ₁ | N ₂ | N ₃ | O ₁ | O ₂ | O ₃ | O ₄ |
|----------|---|--------------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| 1 | Niveaux sonores | 70/157/CEE | X | X | X | X | X | X | | | | |
| 2 | Émissions | 70/220/CEE | A | A | A | A | A | A | | | | |
| 3 | Réservoirs de carburant/dispositifs de protection arrière | 70/221/CEE | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 4 | Plaque d'immatriculation arrière | 70/222/CEE | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 5 | Effort à la commande | 70/311/CEE | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 6 | Poignées et charnières de portes | 70/387/CEE | X | | | X | X | X | | | | |
| 7 | Avertisseur acoustique | 70/388/CEE | A + K | A + K | A + K | A + K | A + K | A + K | | | | |
| 8 | Dispositifs de vision indirecte | 71/127/CEE | A | A | A | A | A | A | | | | |
| 9 | Freinage | 71/320/CEE | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 10 | Suppression des parasites radioélectriques | 72/245/CEE | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 11 | Émissions diesel | 72/306/CEE | X | X | X | X | X | X | | | | |
| 12 | Aménagement intérieur | 74/60/CEE | A | | | | | | | | | |
| 13 | Antivol | 74/61/CEE | X | X | X | X | X | X | | | | |
| 14 | Comportement du dispositif de conduite en cas de choc | 74/297/CEE | s.o. | | | s.o. | | | | | | |
| 15 | Résistance des sièges | 74/408/CEE | X | D | D | D | D | D | | | | |
| 16 | Saillies extérieures | 74/483/CEE | A | | | | | | | | | |
| 17 | Tachymètre et marche arrière | 75/443/CEE | X | X | X | X | X | X | | | | |
| 18 | Plaques réglementaires | 76/114/CEE | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 19 | Ancrages des ceintures de sécurité | 76/115/CEE | A | A | A | A | A | A | | | | |
| 20 | Installation des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse | 76/756/CEE | A + N | A + N | A + N | A + N | A + N | A + N | A + N | A + N | A + N | A + N |
| 21 | Catadioptrés | 76/757/CEE | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 22 | Feux d'encombrement/de position avant/de position arrière/stop/de position latéraux/d'éclairage de jour | 76/758/CEE | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 23 | Feux indicateurs de direction | 76/759/CEE | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 24 | Dispositifs d'éclairage de la plaque d'immatriculation | 76/760/CEE | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 25 | Projecteurs (y compris lampes) | 76/761/CEE | X | X | X | X | X | X | | | | |
| 26 | Feux de brouillard avant | 76/762/CEE | X | X | X | X | X | X | | | | |

| Rubrique | Objet | Numéro de l'acte réglementaire | M ₁ | M ₂ | M ₃ | N ₁ | N ₂ | N ₃ | O ₁ | O ₂ | O ₃ | O ₄ |
|----------|--|--------------------------------|----------------|----------------|----------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| 27 | Dispositifs de remorquage | 77/389/CEE | A | A | A | A | A | A | | | | |
| 28 | Feux de brouillard arrière | 77/538/CEE | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 29 | Feux de marche arrière | 77/539/CEE | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 30 | Feux de stationnement | 77/540/CEE | X | X | X | X | X | X | | | | |
| 31 | Ceintures de sécurité et systèmes de retenue | 77/541/CEE | A | A | A | A | A | A | | | | |
| 32 | Champ de vision avant | 77/649/CEE | S | | | | | | | | | |
| 33 | Identification des commandes | 78/316/CEE | X | X | X | X | X | X | | | | |
| 34 | Dispositifs de dégivrage et de désembuage | 78/317/CEE | A | O | O | O | O | O | | | | |
| 35 | Essuie-glaces et lave-glaces | 78/318/CEE | A | O | O | O | O | O | | | | |
| 36 | Chauffage de l'habitacle | 2001/56/CE | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 37 | Recouvrement des roues | 78/549/CEE | X | | | | | | | | | |
| 38 | Appuie-tête | 78/932/CEE | X | | | | | | | | | |
| 39 | Émissions de CO ₂ /consommation de carburant | 80/1268/CEE | s.o. | | | | | | | | | |
| 40 | Puissance du moteur | 80/1269/CEE | X | X | X | X | X | X | | | | |
| 41 | Émissions diesel | 88/77/CEE | A | X | X | X | X | X | | | | |
| 42 | Protection latérale | 89/297/CEE | | | | | X | X | | | X | X |
| 43 | Systèmes anti-projections | 91/226/CEE | | | | | X | X | | | X | X |
| 44 | Masses et dimensions (voitures) | 92/21/CEE | X | | | | | | | | | |
| 45 | Vitrage de sécurité | 92/22/CEE | s.o. | s.o. | s.o. | s.o. | s.o. | s.o. | s.o. | s.o. | s.o. | s.o. |
| 46 | Pneumatiques | 92/23/CEE | A | A | A | A | A | A | A | A | A | A |
| 47 | Limiteurs de vitesse | 92/24/CEE | | | X | | X | X | | | | |
| 48 | Masses et dimensions (des véhicules autres que ceux visés au point 44) | 97/27/CE | | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 49 | Saillies extérieures de la cabine | 92/114/CEE | | | | A | A | A | | | | |
| 50 | Dispositifs d'attelage | 94/20/CE | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 51 | Comportement au feu | 95/28/CE | | | X | | | | | | | |
| 52 | Autobus et autocars | 2001/85/CE | | A | A | | | | | | | |
| 53 | Collision frontale | 96/79/CE | s.o. | | | | | | | | | |
| 54 | Collision latérale | 96/27/CE | s.o. | | | s.o. | | | | | | |
| 56 | Véhicules destinés au transport des marchandises dangereuses | 98/91/CE | | | | X ⁽¹⁾ | X ⁽¹⁾ | X ⁽¹⁾ | X ⁽¹⁾ | X ⁽¹⁾ | X ⁽¹⁾ | X ⁽¹⁾ |
| 57 | Protection contre l'encastrement à l'avant | 2000/40/CE | | | | | X | X | | | | |
| 58 | Protection des piétons | 2003/102/CE | s.o. | | | s.o. | | | | | | |

(¹) Les exigences de la directive 98/91/CE sont uniquement applicables lorsque le constructeur demande la réception d'un véhicule destiné au transport de marchandises dangereuses.

Appendice 3

Véhicules accessibles en fauteuil roulant

| Rubrique | Objet | Numéro de l'acte réglementaire | M ₁ |
|----------|---|--------------------------------|--------------------|
| 1 | Niveaux sonores | 70/157/CEE | X |
| 2 | Émissions | 70/220/CEE | G + W ₁ |
| 3 | Réservoirs de carburant/dispositifs de protection arrière | 70/221/CEE | X + W ₂ |
| 4 | Plaque d'immatriculation arrière | 70/222/CEE | X |
| 5 | Effort à la commande | 70/311/CEE | X |
| 6 | Poignées et charnières des portes | 70/387/CEE | X |
| 7 | Avertisseur acoustique | 70/388/CEE | X |
| 8 | Dispositifs de vision indirecte | 2003/97/CE | X |
| 9 | Freinage | 71/320/CEE | X |
| 10 | Suppression des parasites radioélectriques | 72/245/CEE | X |
| 11 | Émissions diesel | 72/306/CEE | X |
| 12 | Aménagement intérieur | 74/60/CEE | X |
| 13 | Antivol | 74/61/CEE | X |
| 14 | Comportement du dispositif de conduite en cas de choc | 74/297/CEE | X |
| 15 | Résistance des sièges | 74/408/CEE | X + W ₃ |
| 16 | Saillies extérieures | 74/483/CEE | X + W ₄ |
| 17 | Tachymètre et marche arrière | 75/443/CEE | X |
| 18 | Plaques réglementaires | 76/114/CEE | X |
| 19 | Points d'ancrage des ceintures de sécurité | 76/115/CEE | X + W ₅ |
| 20 | Installation des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse | 76/756/CEE | X |
| 21 | Catadioptrés | 76/757/CEE | X |
| 22 | Feux d'encombrement/de position avant/de position arrière/stop/de position latéraux/d'éclairage de jour | 76/758/CEE | X |
| 23 | Feux indicateurs de direction | 76/759/CEE | X |
| 24 | Dispositifs d'éclairage de la plaque d'immatriculation | 76/760/CEE | X |
| 25 | Projecteurs (y compris lampes) | 76/761/CEE | X |
| 26 | Feux de brouillard avant | 76/762/CEE | X |
| 27 | Dispositifs de remorquage | 77/389/CEE | X |
| 28 | Feux de brouillard arrière | 77/538/CEE | X |
| 29 | Feux de marche arrière | 77/539/CEE | X |
| 30 | Feux de stationnement | 77/540/CEE | X |
| 31 | Ceintures de sécurité et systèmes de retenue | 77/541/CEE | X + W ₆ |

| Rubrique | Objet | Numéro de l'acte réglementaire | M ₁ |
|----------|---|--------------------------------|---------------------|
| 32 | Champ de vision avant | 77/649/CEE | X |
| 33 | Identification des commandes | 78/316/CEE | X |
| 34 | Dispositifs de dégivrage et de désembuage | 78/317/CEE | X |
| 35 | Essuie-glaces et lave-glaces | 78/318/CEE | X |
| 36 | Chauffage de l'habitacle | 2001/56/CE | X |
| 37 | Recouvrement des roues | 78/549/CEE | X |
| 39 | Émissions de CO ₂ /consommation de carburant | 80/1268/CEE | X + W ₇ |
| 40 | Puissance du moteur | 80/1269/CEE | X |
| 41 | Émissions diesel | 2005/55/CE | X |
| 44 | Masses et dimensions (voitures) | 92/21/CEE | X + W ₈ |
| 45 | Vitrages de sécurité | 92/22/CEE | X |
| 46 | Pneumatiques | 92/23/CEE | X |
| 50 | Dispositifs d'attelage | 94/20/CE | X |
| 53 | Collision frontale | 96/79/CE | X + W ₉ |
| 54 | Collision latérale | 96/27/CE | X + W ₁₀ |
| 58 | Protection des piétons | 2003/102/CE | X |
| 59 | Recyclage | 2005/64/CE | s.o. |
| 60 | Systèmes de protection frontale | 2005/66/CE | X |
| 61 | Systèmes de climatisation | 2006/40/CE | X |

Appendice 4

Autres véhicules à usage spécial (y compris les caravanes)

L'application des dérogations n'est autorisée que si le constructeur apporte à l'autorité de réception une preuve jugée suffisante par celle-ci que le véhicule, du fait de sa fonction particulière, ne peut satisfaire à toutes les exigences.

| Rubrique | Objet | Numéro de l'acte réglementaire | M ₂ | M ₃ | N ₁ | N ₂ | N ₃ | O ₁ | O ₂ | O ₃ | O ₄ |
|----------|--|--------------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| 1 | Niveaux sonores | 70/157/CEE | H | H | H | H | H | | | | |
| 2 | Émissions | 70/220/CEE | Q | Q | Q | Q | Q | | | | |
| 3 | Réservoirs de carburant/ dispositifs de protection arrière | 70/221/CEE | F | F | F | F | F | X | X | X | X |
| 4 | Plaque d'immatriculation arrière | 70/222/CEE | A + R | A + R | A + R | A + R | A + R | A + R | A + R | A + R | A + R |
| 5 | Effort à la commande | 70/311/CEE | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 6 | Poignées et charnières de portes | 70/387/CEE | | | B | B | B | | | | |
| 7 | Avertisseur acoustique | 70/388/CEE | X | X | X | X | X | | | | |
| 8 | Visibilité arrière | 71/127/CEE | X | X | X | X | X | | | | |
| 9 | Freinage | 71/320/CEE | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 10 | Suppression des parasites radioélectriques | 72/245/CEE | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 11 | Émissions diesel | 72/306/CEE | H | H | H | H | H | | | | |
| 13 | Antivol | 74/61/CEE | X | X | X | X | X | | | | |
| 14 | Comportement du dispositif de conduite en cas de choc | 74/297/CEE | | | X | | | | | | |
| 15 | Résistance des sièges | 74/408/CEE | D | D | D | D | D | | | | |
| 17 | Tachymètre et marche arrière | 75/443/CEE | X | X | X | X | X | | | | |
| 18 | Plaques réglementaires | 76/114/CEE | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 19 | Ancrages des ceintures de sécurité | 76/115/CEE | D | D | D | D | D | | | | |
| 20 | Installation des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse | 76/756/CEE | A + N | A + N | A + N | A + N | A + N | A + N | A + N | A + N | A + N |
| 21 | Catadioptrés | 76/757/CEE | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 22 | Feux d'encombrement/de posi- tion avant/de position arrière/stop/de position latéraux/d'éclairage de jour | 76/758/CEE | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 23 | Feux indicateurs de direction | 76/759/CEE | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 24 | Dispositifs d'éclairage de la plaque d'immatriculation | 76/760/CEE | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 25 | Projecteurs (y compris lampes) | 76/761/CEE | X | X | X | X | X | | | | |
| 26 | Feux de brouillard avant | 76/762/CEE | X | X | X | X | X | | | | |
| 27 | Dispositifs de remorquage | 77/389/CEE | A | A | A | A | A | | | | |

| Rubrique | Objet | Numéro de l'acte réglementaire | M ₂ | M ₃ | N ₁ | N ₂ | N ₃ | O ₁ | O ₂ | O ₃ | O ₄ |
|----------|--|--------------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| 28 | Feux de brouillard arrière | 77/538/CEE | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 29 | Feux de marche arrière | 77/539/CEE | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 30 | Feux de stationnement | 77/540/CEE | X | X | X | X | X | | | | |
| 31 | Ceintures de sécurité et système de retenue | 77/541/CEE | D | D | D | D | D | | | | |
| 33 | Identification des commandes | 78/316/CEE | X | X | X | X | X | | | | |
| 34 | Dispositifs de dégivrage et de désembuage | 78/317/CEE | O | O | O | O | O | | | | |
| 35 | Essuie-glaces et lave-glaces | 78/318/CEE | O | O | O | O | O | | | | |
| 36 | Chauffage de l'habitacle | 2001/56/CE | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 40 | Puissance du moteur | 80/1269/CEE | X | X | X | X | X | | | | |
| 41 | Émissions diesel | 88/77/CEE | H | H | H | H | H | | | | |
| 42 | Protection latérale | 89/297/CEE | | | | X | X | | | X | X |
| 43 | Systèmes antiprojections | 91/226/CEE | | | | X | X | | | X | X |
| 45 | Vitrage de sécurité | 92/22/CEE | J | J | J | J | J | J | J | J | J |
| 46 | Pneumatiques | 92/23/CEE | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 47 | Limiteurs de vitesse | 92/24/CEE | | X | | X | X | | | | |
| 48 | Masses et dimensions | 97/27/CE | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 49 | Saillies extérieures de la cabine | 92/114/CEE | | | X | X | X | | | | |
| 50 | Dispositifs d'attelage | 94/20/CE | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 51 | Comportement au feu | 95/28/CE | | X | | | | | | | |
| 52 | Autobus et autocars | 2001/85/CE | X | X | | | | | | | |
| 54 | Collision latérale | 96/27/CE | | | A | | | | | | |
| 56 | Véhicules destinés au transport des marchandises dangereuses | 98/91/CE | | | | X | X | X | X | X | X |
| 57 | Protection contre l'encastrement à l'avant | 2000/40/CE | | | | X | X | | | | |
| 58 | Protection des piétons | 2003/102/CE | | | s.o. | | | | | | |

Appendice 5

Grues mobiles

| Rubrique | Objet | Numéro de l'acte réglementaire | Grue mobile de la catégorie N ₃ |
|----------|---|--------------------------------|--|
| 1 | Niveaux sonores | 70/157/CEE | T |
| 2 | Émissions | 70/220/CEE | X |
| 3 | Réservoirs de carburant/dispositifs de protection arrière | 70/221/CEE | X |
| 4 | Plaque d'immatriculation arrière | 70/222/CEE | X |
| 5 | Effort à la commande | 70/311/CEE | X marche en crabe autorisée |
| 6 | Poignées et charnières de portes | 70/387/CEE | A |
| 7 | Avertisseur acoustique | 70/388/CEE | X |
| 8 | Visibilité arrière | 71/127/CEE | X |
| 9 | Freinage | 71/320/CEE | U |
| 10 | Suppression des parasites radioélectriques | 72/245/CEE | X |
| 11 | Émissions diesel | 72/306/CEE | X |
| 12 | Aménagement intérieur | 74/60/CEE | X |
| 13 | Antivol | 74/61/CEE | X |
| 15 | Résistance des sièges | 74/408/CEE | D |
| 17 | Tachymètre et marche arrière | 75/443/CEE | X |
| 18 | Plaques réglementaires | 76/114/CEE | X |
| 19 | Ancrages des ceintures de sécurité | 76/115/CEE | D |
| 20 | Installation des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse | 76/756/CEE | A + Y |
| 21 | Catadioptrés | 76/757/CEE | X |
| 22 | Feux d'encombrement/de position avant/de position arrière/stop/de position latéraux/d'éclairage de jour | 76/758/CEE | X |
| 23 | Feux indicateurs de direction | 76/759/CEE | X |
| 24 | Dispositifs d'éclairage de la plaque d'immatriculation | 76/760/CEE | X |
| 25 | Projecteurs (y compris lampes) | 76/761/CEE | X |
| 26 | Feux de brouillard avant | 76/762/CEE | X |
| 27 | Dispositifs de remorquage | 77/389/CEE | A |
| 28 | Feux de brouillard arrière | 77/538/CEE | X |
| 29 | Feux de marche arrière | 77/539/CEE | X |
| 30 | Feux de stationnement | 77/540/CEE | X |
| 31 | Ceintures de sécurité et systèmes de retenue | 77/541/CEE | D |

| Rubrique | Objet | Numéro de l'acte réglementaire | Grue mobile de la catégorie N ₃ |
|----------|--|--------------------------------|---|
| 33 | Identification des commandes | 78/316/CEE | X |
| 34 | Dispositifs de dégivrage et de désembuage | 78/317/CEE | O |
| 35 | Essuie-glaces et lave-glaces | 78/318/CEE | O |
| 36 | Chauffage de l'habitacle | 2001/56/CE | X |
| 40 | Puissance du moteur | 80/1269/CEE | X |
| 41 | Émissions diesel | 88/77/CEE | V |
| 42 | Protection latérale | 89/297/CEE | X |
| 43 | Systèmes anti-projections | 91/226/CEE | X |
| 45 | Vitrage de sécurité | 92/22/CEE | J |
| 46 | Pneumatiques | 92/23/CEE | A, pour autant que les exigences de la norme ISO 10571:1995 (E) ou du recueil de normes 1998 de l'ETRTO soient satisfaites. |
| 47 | Limiteurs de vitesse | 92/24/CEE | X |
| 48 | Masses et dimensions (véhicules autres que ceux visés au point 44) | 97/27/CEE | X |
| 49 | Saillies extérieures de la cabine | 92/114/CEE | X |
| 50 | Dispositifs d'attelage | 94/20/CE | X |
| 57 | Protection contre l'encastrement à l'avant | 2000/40/CE | X |

Signification des lettres

- X Aucune dérogation, à l'exception de celles prévues dans l'acte réglementaire.
- s.o. Cet acte réglementaire n'est pas applicable (aucune exigence).
- A Dérogation autorisée lorsque l'usage spécial interdit une conformité parfaite. Le constructeur doit prouver aux autorités de réception que le véhicule ne peut pas répondre aux exigences en raison de son usage spécial.
- B Application limitée aux portes donnant accès aux sièges prévus pour un usage normal lorsque le véhicule circule sur une route et lorsque la distance entre le point R du siège et le plan médian de la surface de la portière, mesurée perpendiculairement au plan longitudinal médian du véhicule, ne dépasse pas 500 mm.
- C Application limitée à la partie du véhicule située devant le siège le plus reculé prévu pour un usage normal lorsque le véhicule circule sur une route, ainsi qu'à la zone d'impact de la tête au sens de la directive 74/60/CEE.
- D Application limitée aux sièges prévus pour un usage normal lorsque le véhicule circule sur une route. Les sièges conçus pour être utilisés lorsque le véhicule circule sur route doivent être clairement signalés aux utilisateurs par un pictogramme ou par un signe accompagné d'un texte approprié.
- E Avant uniquement.
- F Il est possible de modifier le tracé et la longueur du conduit d'alimentation et l'emplacement du réservoir à bord du véhicule.
- G Exigences suivant la catégorie du véhicule de base/incomplet (dont le châssis a été utilisé pour construire le véhicule à usage spécial). Dans le cas de véhicules incomplets/complétés, il est possible de satisfaire aux exigences applicables aux véhicules de la catégorie N correspondante (sur la base de la masse maximale).
- H Il est possible de modifier de 2 mètres au maximum la longueur du système d'échappement après le dernier silencieux sans procéder à de nouveaux essais.
- J Pour tous les vitrages autres que ceux de la cabine (pare-brise et vitrages latéraux), il est possible d'utiliser soit du verre de sécurité, soit du plastique rigide.
- K Des dispositifs d'alarme supplémentaires sont autorisés.

- L Application limitée aux sièges prévus pour un usage normal lorsque le véhicule circule sur une route. Les sièges arrière doivent être au moins munis d'ancrages de ceintures sous-abdominales. Les sièges conçus pour être utilisés lorsque le véhicule circule sur route doivent être clairement signalés aux utilisateurs par un pictogramme ou par un signe accompagné d'un texte approprié.
- M Application limitée aux sièges prévus pour un usage normal lorsque le véhicule circule sur une route. Les sièges arrière doivent être au moins munis de ceintures sous-abdominales. Les sièges conçus pour être utilisés lorsque le véhicule circule sur route doivent être clairement signalés aux utilisateurs par un pictogramme ou par un signe accompagné d'un texte approprié.
- N À condition que tous les dispositifs d'éclairage obligatoire soient installés et que la visibilité géométrique ne soit pas compromise.
- O Le véhicule doit être muni d'un système adéquat à l'avant.
- Q Il est possible de modifier de 2 mètres au maximum la longueur du système d'échappement après le dernier silencieux sans procéder à de nouveaux essais. Une réception CE octroyée au véhicule de base le plus représentatif reste valable indépendamment des éventuelles modifications du poids de référence.
- R À condition que les plaques d'immatriculation de tous les États membres puissent être montées et rester visibles.
- S Le facteur de transmission de la lumière est d'au moins 60 %, et l'angle d'obscurcissement de pilier «A» ne dépasse pas 10 degrés.
- T Essai à réaliser uniquement sur le véhicule complet/complété. Le véhicule peut être testé conformément à la directive 70/157/CEE, modifiée en dernier lieu par la directive 1999/101/CE. En ce qui concerne le point 5.2.2.1 de l'annexe de la directive 70/157/CEE, les valeurs limites suivantes s'appliquent:
81 dB(A) pour les véhicules dont le moteur a une puissance inférieure à 75 kW
83 dB(A) pour les véhicules dont le moteur a une puissance comprise entre 75 kW et 150 kW
84 dB(A) pour les véhicules dont le moteur a une puissance au moins égale à 150 kW
- U Essai à réaliser uniquement sur le véhicule complet/complété. Les véhicules comportant jusqu'à quatre essieux doivent être conformes aux exigences fixées par la directive 71/320/CEE. Les dérogations sont admises pour les véhicules comportant plus de quatre essieux, à condition:
qu'elles soient justifiées par les particularités de la construction de ces véhicules,
que les performances de freinage pour les freins de stationnement, de service et auxiliaire, telles que fixées par la directive 71/320/CEE, soient respectées.
- V La conformité à la directive 97/68/CE peut être acceptée.
- W₁ Les exigences doivent être respectées, mais une modification du système d'échappement est autorisée sans aucun autre essai à condition que les dispositifs de contrôle des émissions, y compris (éventuellement) les filtres à particules, ne soient pas concernés. Aucun nouvel essai relatif aux émissions par évaporation n'est exigé sur le véhicule modifié si les dispositifs de lutte contre l'évaporation sont conservés tels qu'installés par le constructeur du véhicule de base.
Une réception CE par type octroyée au véhicule de base le plus représentatif reste valable indépendamment des éventuelles modifications de la masse de référence.
- W₂ Les exigences doivent être respectées, mais une modification de l'acheminement et de la longueur du conduit d'alimentation, des durites et des canalisations de vapeur du carburant est autorisée. Le déplacement du réservoir de carburant d'origine est autorisé.
- W₃ Un emplacement pour fauteuil roulant est considéré comme une place assise. Pour chaque fauteuil roulant, un espace suffisant est prévu. Le plan longitudinal de cet espace réservé doit être parallèle au plan longitudinal du véhicule.
Le propriétaire du véhicule doit être informé de ce qu'un fauteuil roulant utilisé comme siège dans le véhicule doit être capable de résister aux forces transmises par le mécanisme d'ancrage pendant les différentes conditions de conduite.
Les sièges du véhicule peuvent subir des adaptations appropriées à condition que leurs ancrages, mécanismes et appuie-têtes garantissent le niveau de performance prévu dans la directive.
- W₄ Les exigences de la directive doivent être respectées en ce qui concerne les dispositifs d'aide à l'embarquement lorsqu'ils sont en position de repos.

- W₅ Chaque emplacement de fauteuil roulant doit être équipé d'un système de retenue intégré qui combine un système de retenue pour le fauteuil roulant et un système de retenue pour l'utilisateur de fauteuil roulant.
- Les ancrages des systèmes de retenue doivent résister aux forces prévues dans la directive 76/115/CEE et la norme ISO 10542-1: 2001.
- Les sangles et l'appareillage destinés à la fixation du fauteuil roulant (mécanismes d'ancrage) doivent être conformes aux exigences de la directive 77/541/CEE et aux parties pertinentes de la norme ISO 10542.
- Les essais sont exécutés par le service technique chargé d'expérimenter et de vérifier la conformité aux directives susmentionnées. Les critères sont ceux inclus dans ces directives. Les essais sont exécutés avec le fauteuil roulant type décrit par la norme ISO 10542.
- W₆ Si, en raison de la conversion du véhicule, les points d'ancrage des ceintures de sécurité doivent être déplacés au-delà de la tolérance prévue au point 2.7.8.1. de l'annexe I de la directive 77/541/CEE, le service technique examine si le changement constitue, ou non, une détérioration. Dans l'affirmative, l'essai prévu à l'annexe VII de la directive 77/541/CEE doit être effectué. Il n'est pas nécessaire de publier l'extension de la réception par type CE.
- W₇ Il n'est pas nécessaire d'effectuer de nouvelles mesures des émissions de CO₂ si, en application des dispositions figurant sous W₁, aucun nouvel essai ne doit être mené en ce qui concerne les gaz d'échappement.
- W₈ Pour les calculs, la masse du fauteuil roulant et de son occupant est censée être de 100 kg. La masse est concentrée au point H du dispositif en trois dimensions.
- Le service technique prend aussi en considération la possibilité de recevoir des fauteuils roulants à moteur électrique, dont la masse par unité, avec l'occupant, est censée être de 250 kg. Toute limitation du nombre de passagers en raison de l'utilisation de fauteuils électriques doit être mentionnée dans le certificat de réception par type, et un avertissement en ce sens figurer dans le certificat de conformité.
- W₉ Aucun nouvel essai n'est exigé sur le véhicule modifié à condition que la partie avant du châssis située à l'avant du point R du conducteur ne soit pas concernée par la conversion du véhicule et qu'aucune pièce du système supplémentaire de retenue (coussins gonflables de sécurité) n'ait été enlevée ou désactivée.
- W₁₀ Aucun nouvel essai n'est exigé sur le véhicule modifié, à condition que les renforcements latéraux ne soient pas modifiés et qu'aucune pièce du système supplémentaire de retenue (coussins gonflables latéraux) n'ait été enlevée ou désactivée.
- Y Sous réserve que tous les dispositifs d'éclairage obligatoires soient installés.

ANNEXE XII

LIMITES APPLICABLES AUX PETITES SÉRIES ET AUX VÉHICULES DE FIN DE SÉRIE

A. LIMITES APPLICABLES AUX PETITES SÉRIES

1. Le nombre d'unités d'un type de véhicules à immatriculer, à vendre ou à mettre en service par année dans la Communauté en application de l'article 22 ne peut pas dépasser le nombre indiqué ci-dessous pour la catégorie de véhicules en question:

| Catégorie | Unités |
|---------------------------------|--------|
| M ₁ | 1 000 |
| M ₂ , M ₃ | 0 |
| N ₁ | 0 |
| N ₂ , N ₃ | 0 |
| O ₁ , O ₂ | 0 |
| O ₃ , O ₄ | 0 |

2. Le nombre d'unités d'un type de véhicules à immatriculer, à vendre ou à mettre en service par année dans un État membre en application de l'article 23 est fixé par ledit État membre, sans qu'il dépasse toutefois le nombre indiqué ci-dessous pour la catégorie de véhicules en question:

| Catégorie | Unités |
|---------------------------------|--------|
| M ₁ | 75 |
| M ₂ , M ₃ | 250 |
| N ₁ | 500 |
| N ₂ , N ₃ | 250 |
| O ₁ , O ₂ | 500 |
| O ₃ , O ₄ | 250 |

B. LIMITES DES VÉHICULES DE FIN DE SÉRIE

Le nombre maximal de véhicules complets ou incomplets mis en service dans chaque État membre sous la procédure «fin de série» sera restreint dans un des cas suivants choisi par l'État membre:

- le nombre maximal des véhicules d'un ou de plusieurs types ne doit pas dépasser 10 %, pour la catégorie M1, et 30 %, pour toutes les autres catégories, des véhicules de tous les types concernés mis en circulation dans cet État membre au cours de l'année précédente. Si ces 10 % et 30 % respectivement correspondent à moins de cent véhicules, l'État membre peut autoriser la mise en circulation d'un maximum de cent véhicules,
- le nombre des véhicules d'un type donné est limité aux véhicules pourvus d'un certificat de conformité valable ayant été délivré à la date de fabrication ou après cette date, ledit certificat étant resté valable au moins trois mois après sa date de délivrance, mais étant devenu caduc du fait de l'entrée en vigueur d'un acte réglementaire.

ANNEXE XIII

LISTE DES PIÈCES OU DES ÉQUIPEMENTS SUSCEPTIBLES DE PRÉSENTER UN RISQUE IMPORTANT POUR LE BON FONCTIONNEMENT DE SYSTÈMES ESSENTIELS POUR LA SÉCURITÉ DU VÉHICULE OU SA PERFORMANCE ENVIRONNEMENTALE, DES EXIGENCES RELATIVES À LEURS PERFORMANCES, DES PROCÉDURES D'ESSAI APPROPRIÉES ET DES DISPOSITIONS EN MATIÈRE DE MARQUAGE ET D'EMBALLAGE

I. Pièces ou équipements jouant un rôle important dans la sécurité du véhicule

| Numéro de l'élément | Description de l'élément | Performance exigée | Procédure d'essai | Exigence en matière de marquage | Exigences en matière d'emballage |
|---------------------|--------------------------|--------------------|-------------------|---------------------------------|----------------------------------|
| 1 | [...] | | | | |
| 2 | | | | | |
| 3 | | | | | |

II. Pièces ou équipements jouant un rôle important dans la performance environnementale du véhicule

| Numéro de l'élément | Description de l'élément | Performance exigée | Procédure d'essai | Exigence en matière de marquage | Exigences en matière d'emballage |
|---------------------|--------------------------|--------------------|-------------------|---------------------------------|----------------------------------|
| 1 | [...] | | | | |
| 2 | | | | | |
| 3 | | | | | |

ANNEXE XIV

LISTE DES RÉCEPTIONS CE OCTROYÉES AU TITRE D'ACTES RÉGLEMENTAIRES

| |
|--|
| Cachet de l'autorité compétente en matière de réception |
|--|

Numéro de liste

Pour la période allant du ... au ...

Les données suivantes sont à indiquer sur chaque réception CE octroyée, refusée ou retirée au cours de la période susmentionnée:

Constructeur:

Numéro de réception CE:

Motif de l'extension (le cas échéant):

Marque:

Type:

Date de délivrance:

Première date de délivrance (dans le cas des extensions):

ANNEXE XV

LISTE DES ACTES RÉGLEMENTAIRES POUR LESQUELS UN CONSTRUCTEUR PEUT ÊTRE DÉSIGNÉ EN TANT QUE SERVICE TECHNIQUE

| | Objet | Référence de l'acte réglementaire | |
|----|--------------|-----------------------------------|----------------------------------|
| | | Directive ou règlement | Règlement CEE-ONU équivalent (*) |
| 1. | Pneumatiques | 92/23/CEE | 30-54 |

(*) Pour les détails, voir annexe IV, partie II.

ANNEXE XVI

LISTE DES ACTES RÉGLEMENTAIRES POUR LESQUELS UN CONSTRUCTEUR OU UN SERVICE TECHNIQUE EST AUTORISÉ À UTILISER DES MÉTHODES VIRTUELLES D'ESSAI

| | Objet | Référence de l'acte réglementaire | |
|--|-------|-----------------------------------|----------------------------------|
| | | Directive ou règlement | Règlement CEE-ONU équivalent (*) |
| | [...] | | |

(*) Pour les détails, voir annexe IV, partie II.

Appendice 1

CONDITIONS GÉNÉRALES IMPOSÉES AUX MÉTHODES VIRTUELLES D'ESSAI

1. Schéma d'essai virtuel

Le modèle ci-après doit être utilisé comme structure de base pour la description et la réalisation d'essais virtuels:

- a) objet;
- b) modèle de structure;
- c) conditions limites;
- d) hypothèses de charge;
- e) calcul;
- f) évaluation;
- g) documentation.

2. Fondamentaux de la simulation et du calcul par ordinateur

2.1. Modèle mathématique

Le modèle de simulation/calcul fourni par le demandeur doit être à la hauteur de la complexité de la structure du véhicule et/ou du composant combinée aux exigences imposées par l'acte réglementaire et ses conditions limites.

Le modèle doit être fourni au service technique.

2.2. Validation du modèle

Le modèle doit être validé par comparaison avec les véritables conditions d'essai. La comparabilité des résultats du modèle avec les résultats de procédures d'essai conventionnelles doit être démontrée.

2.3. Documents

Les données et les outils auxiliaires utilisés pour la simulation et le calcul doivent être mis à disposition par le demandeur, être convenablement documentés et gardés au dossier.

Appendice 2

CONDITIONS PARTICULIÈRES EN MATIÈRE DE MÉTHODES VIRTUELLES D'ESSAI

| | Référence de l'acte réglementaire | | Conditions d'essai et dispositions administratives |
|--|--|------------|--|
| | Référence | Paragraphe | |
| | [...] | [...] | [...] |
| | (pour chaque acte réglementaire énuméré à l'annexe XIII <i>ter</i>) | | |

ANNEXE XVII

PROCÉDURES À SUIVRE AU COURS DE LA RÉCEPTION CE MULTIÉTAPE

1. GÉNÉRALITÉS

- 1.1. Pour se dérouler dans de bonnes conditions, le processus de réception CE multiétape exige une action concertée de tous les constructeurs intéressés. À cette fin, avant de délivrer une réception pour une première étape ou une étape ultérieure, les autorités compétentes s'assurent de l'existence de dispositions adéquates entre les différents constructeurs en ce qui concerne la fourniture et l'échange des documents et des informations nécessaires pour garantir que le véhicule complété satisfasse aux exigences de tous les actes réglementaires applicables visés aux annexes IV ou XI. Ces données doivent notamment porter sur les réceptions des systèmes, des composants ou des entités techniques concernés et sur les éléments faisant partie intégrante du véhicule incomplet, mais sans encore avoir été réceptionnés.
- 1.2. Les réceptions CE visées à la présente annexe sont délivrées en fonction du stade de construction actuelle du type de véhicule et englobent toutes les réceptions délivrées pour l'étape antérieure.
- 1.3. Au cours d'une réception CE multiétape, chaque constructeur est responsable de la réception et de la conformité de la production de tous les systèmes, composants ou entités techniques fabriqués par lui ou ajoutés par lui à l'étape précédente. Il n'est pas responsable des éléments qui ont été réceptionnés au cours d'une étape antérieure, sauf s'il modifie les parties du véhicule au point de rendre non valable la réception délivrée précédemment.

2. PROCÉDURES

Les autorités compétentes en matière de réception:

- a) vérifient que toutes les fiches de réception CE par type délivrées conformément aux actes réglementaires qui sont applicables pour la réception par type de véhicules couvrent le type de véhicule dans son état d'achèvement et correspondent aux exigences prescrites;
 - b) veillent à ce que toutes les données nécessaires, compte tenu de l'état d'achèvement du véhicule, figurent au dossier constructeur;
 - c) veillent, en ce qui concerne la documentation, à ce que la (les) spécification(s) relative(s) aux véhicules et les données contenues dans la partie I du dossier constructeur figurent dans les données contenues dans les dossiers de réception et dans les fiches de réception CE par type, en fonction des actes réglementaires pertinents; et dans le cas d'un véhicule complet, lorsqu'un numéro d'ordre au sens de la partie I du dossier constructeur ne figure pas au dossier de réception relatif à un acte réglementaire, confirment que la partie ou la caractéristique en cause sont conformes aux indications contenues dans le dossier constructeur;
 - d) effectuent, ou font effectuer sur un échantillon de véhicules du type à réceptionner, des inspections de parties ou de systèmes en vue de vérifier si le(s) véhicule(s) est (sont) construit(s) conformément aux données du dossier de réception authentifié en ce qui concerne les réceptions CE délivrées au titre de tous les actes réglementaires applicables;
 - e) effectuent ou font effectuer, le cas échéant, les vérifications d'installation nécessaires en ce qui concerne les entités techniques.
3. Le nombre de véhicules à inspecter aux fins du paragraphe 2, point d), doit permettre un contrôle adéquat des différentes combinaisons à réceptionner, en fonction de l'état d'achèvement du véhicule et des critères suivants:
 - moteur,
 - boîte de vitesses,
 - essieux moteurs (nombre, emplacement, interconnexion),
 - essieux directeurs (nombre et emplacement),
 - types de carrosserie,

- nombre de portes,
- côté de conduite,
- nombre de sièges,
- niveau d'équipement.

4. IDENTIFICATION DU VÉHICULE

4.1. Numéro d'identification du véhicule

- a) Le numéro d'identification du véhicule de base (NIV) prescrit par la directive 76/114/CEE est conservé tout au long des étapes ultérieures du processus de réception pour garantir la traçabilité du processus.
- b) Toutefois, au stade ultime de l'achèvement, le constructeur concerné par cette étape peut remplacer, en accord avec les autorités compétentes en matière de réception, les première et deuxième parties du numéro d'identification du véhicule par son propre code de constructeur et le code d'identification du véhicule, à la seule condition que le véhicule soit immatriculé sous son propre nom commercial. Dans un tel cas, le numéro d'identification du véhicule complet du véhicule de base n'est pas effacé.

4.2. Plaque supplémentaire du constructeur

Au cours de la deuxième étape, et des étapes ultérieures, outre la plaque obligatoire visée dans la directive 76/114/CEE (dans sa dernière version), chaque constructeur applique sur le véhicule une plaque supplémentaire, dont le modèle figure à l'appendice de la présente annexe. Cette plaque est solidement fixée, à un endroit bien visible et facilement accessible, sur une partie du véhicule non susceptible d'être remplacée au cours de l'utilisation du véhicule. Cette plaque doit présenter d'une manière claire et indélébile les informations suivantes, dans l'ordre où elles sont énumérées ci-dessous:

- nom du constructeur,
- sections 1, 3 et 4 du numéro de réception CE,
- étape de réception,
- numéro d'identification du véhicule,
- masse maximale admissible en charge du véhicule ^(*),
- masse maximale admissible en charge de la combinaison (lorsqu'une remorque peut être attelée au véhicule) ^(*),
- masse maximale admissible sur chaque essieu, en commençant par l'essieu avant ^(*),
- dans le cas d'une semi-remorque ou d'une remorque à essieu central, masse maximale admissible sur le dispositif d'attelage ^(*).

Sauf indication contraire dans ce qui précède, la plaque doit satisfaire aux exigences de la directive 76/114/CEE.

^(*) Uniquement lorsque cette valeur s'est modifiée pendant l'étape de réception actuelle.

Appendice

MODÈLE DE LA PLAQUE SUPPLÉMENTAIRE DU CONSTRUCTEUR

Cet exemple n'est donné qu'à titre d'orientation.

| |
|----------------------------|
| NOM DU FABRICANT (étape 3) |
| e2*98/14*2609 |
| Étape 3 |
| WD9VD58D98D234560 |
| 1 500 kg |
| 2 500 kg |
| 1-700 kg |
| 2-810 kg |

ANNEXE XVIII

CERTIFICAT D'ORIGINE DU VÉHICULE

Déclaration du constructeur pour les véhicules de base/incomplets qui ne sont pas fournis avec un certificat de conformité

Je soussigné, déclare que le véhicule visé ci-dessous a été construit dans notre propre usine et qu'il s'agit d'un véhicule neuf.

- 0.1. Marque (raison sociale du constructeur):
- 0.2. Type:
- 0.2.1. Dénomination(s) commerciale(s):
- 0.3. Moyens d'identification du type:
- 0.6. Numéro d'identification du véhicule:
- 0.8. Adresse des ateliers de montage:

Le soussigné déclare en outre que le véhicule, au moment de sa livraison, était conforme aux actes réglementaires suivants:

| Rubrique | Référence de l'acte réglementaire | Numéro de réception par type | État membre ou partie contractante (*) délivrant la réception (**) |
|------------------|-----------------------------------|------------------------------|--|
| 1. Niveau sonore | | | |
| 2. Émissions | | | |
| 3. ... | | | |
| etc. | | | |

(*) Parties contractantes à l'accord de 1958 révisé.

(**) À indiquer s'il ne peut pas être déduit des numéros de réception par type.

La présente déclaration est émise conformément aux dispositions prévues à l'annexe XI de la directive 2007/46/CE.

(lieu)

(signature)

(date)

ANNEXE XIX

**CALENDRIER POUR L'APPLICATION DE LA PRÉSENTE DIRECTIVE
EN CE QUI CONCERNE LA RÉCEPTION PAR TYPE**

| Catégories concernées | Dates d'application | | |
|--|---|---|--|
| | Nouveaux types de véhicules facultative | Nouveaux types de véhicules obligatoire | Types de véhicules existants obligatoire |
| M ₁ | s.o. (*) | 29 avril 2009 | s.o. (*) |
| Véhicules à usage spécial de la catégorie M ₁ | 29 avril 2009 | 29 avril 2011 | 29 avril 2012 |
| Véhicules incomplets et complets de la catégorie N ₁ | 29 avril 2009 | 29 octobre 2010 | 29 octobre 2011 |
| Véhicules complétés de la catégorie N ₁ | 29 avril 2009 | 29 octobre 2011 | 29 avril 2013 |
| Véhicules incomplets et complets des catégories N ₂ , N ₃ , O ₁ , O ₂ , O ₃ et O ₄ | 29 avril 2009 | 29 octobre 2010 | 29 octobre 2012 |
| Véhicules incomplets et complets des catégories M ₂ et M ₃ | 29 avril 2009 | 29 avril 2009 (†) | 29 octobre 2010 |
| Véhicules à usage spécial des catégories N ₁ , N ₂ , N ₃ , M ₂ , M ₃ , O ₁ , O ₂ , O ₃ et O ₄ | 29 avril 2009 | 29 octobre 2012 | 29 octobre 2014 |
| Véhicules complétés des catégories N ₂ et N ₃ | 29 avril 2009 | 29 avril 2010 | 29 octobre 2014 |
| Véhicules complétés des catégories M ₂ et M ₃ | 29 avril 2009 | 29 avril 2010 (†) | 29 octobre 2011 |
| Véhicules complétés des catégories O ₁ , O ₂ , O ₃ et O ₄ | 29 avril 2009 | 29 octobre 2011 | 29 octobre 2013 |

(*) Sans objet.

(†) Aux fins de l'application de l'article 45, paragraphe 4, ces délais sont prolongés de douze mois.

ANNEXE XX

DÉLAIS POUR LA TRANSPOSITION EN DROIT INTERNE DES DIRECTIVES ABROGÉES

PARTIE A

Directive 70/156/CEE et les actes ultérieurs qui l'ont modifiée

| Directives/règlements | Observations |
|--|--------------------------------------|
| Directive 70/156/CEE ⁽¹⁾ | |
| Directive 78/315/CEE ⁽²⁾ | |
| Directive 78/547/CEE ⁽³⁾ | |
| Directive 80/1267/CEE ⁽⁴⁾ | |
| Directive 87/358/CEE ⁽⁵⁾ | |
| Directive 87/403/CEE ⁽⁶⁾ | |
| Directive 92/53/CEE ⁽⁷⁾ | |
| Directive 93/81/CEE ⁽⁸⁾ | |
| Directive 95/54/CE ⁽⁹⁾ | L'article 3 uniquement |
| Directive 96/27/CE ⁽¹⁰⁾ | L'article 3 uniquement |
| Directive 96/79/CE ⁽¹¹⁾ | L'article 3 uniquement |
| Directive 97/27/CE ⁽¹²⁾ | L'article 8 uniquement |
| Directive 98/14/CE ⁽¹³⁾ | |
| Directive 98/91/CE ⁽¹⁴⁾ | L'article 3 uniquement |
| Directive 2000/40/CE ⁽¹⁵⁾ | L'article 4 uniquement |
| Directive 2001/92/CE ⁽¹⁶⁾ | L'article 3 uniquement |
| Directive 2001/56/CE ⁽¹⁷⁾ | L'article 7 uniquement |
| Directive 2001/85/CE ⁽¹⁸⁾ | L'article 4 uniquement |
| Directive 2001/116/CE ⁽¹⁹⁾ | |
| Règlement (CE) n° 807/2003 ⁽²⁰⁾ | Point 2) de l'annexe III uniquement |
| Directive 2003/97/CE ⁽²¹⁾ | L'article 4 uniquement |
| Directive 2003/102/CE ⁽²²⁾ | L'article 6 uniquement |
| Directive 2004/3/CE ⁽²³⁾ | L'article 1 ^{er} uniquement |
| Directive 2004/78/CE ⁽²⁴⁾ | L'article 2 uniquement |
| Directive 2004/104/CE ⁽²⁵⁾ | L'article 3 uniquement |
| Directive 2005/49/CE ⁽²⁶⁾ | L'article 2 uniquement |

⁽¹⁾ JO L 42 du 23.2.1970, p. 1.

⁽²⁾ JO L 81 du 28.3.1978, p. 1.

⁽³⁾ JO L 168 du 26.6.1978, p. 39.

⁽⁴⁾ JO L 375 du 31.12.1980, p. 34.

⁽⁵⁾ JO L 192 du 11.7.1987, p. 51.

⁽⁶⁾ JO L 220 du 8.8.1987, p. 44.

⁽⁷⁾ JO L 225 du 10.8.1992, p. 1.

⁽⁸⁾ JO L 264 du 23.10.1993, p. 49.

⁽⁹⁾ JO L 266 du 8.11.1995, p. 1.

⁽¹⁰⁾ JO L 169 du 8.7.1996, p. 1.

⁽¹¹⁾ JO L 18 du 21.1.1997, p. 7.

⁽¹²⁾ JO L 233 du 25.8.1997, p. 1.

⁽¹³⁾ JO L 91 du 25.3.1998, p. 1.

⁽¹⁴⁾ JO L 11 du 16.1.1999, p. 25.

⁽¹⁵⁾ JO L 203 du 10.8.2000, p. 9.

⁽¹⁶⁾ JO L 291 du 8.11.2001, p. 24.

⁽¹⁷⁾ JO L 292 du 9.11.2001, p. 21.

⁽¹⁸⁾ JO L 42 du 13.2.2002, p. 42.

⁽¹⁹⁾ JO L 18 du 21.1.2002, p. 1.

⁽²⁰⁾ JO L 122 du 16.5.2003, p. 36.

⁽²¹⁾ JO L 25 du 29.1.2004, p. 1.

⁽²²⁾ JO L 321 du 6.12.2003, p. 15.

⁽²³⁾ JO L 49 du 19.2.2004, p. 36.

⁽²⁴⁾ JO L 153 du 30.4.2004, p. 107.

⁽²⁵⁾ JO L 337 du 13.11.2004, p. 13.

⁽²⁶⁾ JO L 194 du 26.7.2005, p. 12.

PARTIE B

Délais pour la transposition en droit interne

| Directives | Délai de transposition | Date d'application |
|--------------------------------------|-------------------------------|------------------------------|
| Directive 70/156/CEE | 10 août 1971 | |
| Directive 78/315/CEE | 30 juin 1979 | |
| Directive 78/547/CEE | 15 décembre 1979 | |
| Directive 80/1267/CEE | 30 juin 1982 | |
| Directive 87/358/CEE | 1 ^{er} octobre 1988 | |
| Directive 87/403/CEE | 1 ^{er} octobre 1988 | |
| Directive 92/53/CEE | 31 décembre 1992 | 1 ^{er} janvier 1993 |
| Directive 93/81/CEE | 1 ^{er} octobre 1993 | |
| Directive 95/54/CE | 1 ^{er} décembre 1995 | |
| Directive 96/27/CE | 20 mai 1997 | |
| Directive 96/79/CE | 1 ^{er} avril 1997 | |
| Directive 97/27/CE | 22 juillet 1999 | |
| Directive 98/14/CE | 30 septembre 1998 | 1 ^{er} octobre 1998 |
| Directive 98/91/CE | 16 janvier 2000 | |
| Directive 2000/40/CE | 31 juillet 2002 | 1 ^{er} août 2002 |
| Directive 2001/92/CE | 30 juin 2002 | |
| Directive 2001/56/CE | 9 mai 2003 | |
| Directive 2001/85/CE | 13 août 2003 | |
| Directive 2001/116/CE | 30 juin 2002 | 1 ^{er} juillet 2002 |
| Directive 2003/97/CE ⁽¹⁾ | 25 janvier 2005 | |
| Directive 2003/102/CE ⁽²⁾ | 31 décembre 2003 | |
| Directive 2004/3/CE | 18 février 2005 | |
| Directive 2004/78/CE | 30 septembre 2004 | |
| Directive 2004/104/CE | 31 décembre 2005 | 1 ^{er} janvier 2006 |
| Directive 2005/49/CE | 30 juin 2006 | 1 ^{er} juillet 2006 |

⁽¹⁾ JO L 25 du 29.1.2004, p. 1.

⁽²⁾ JO L 321 du 6.12.2003, p. 15.

ANNEXE XXI

TABLEAU DE CORRESPONDANCE

(visé à l'article 49, deuxième alinéa)

| Directive 70/156/CEE | La présente directive |
|--|---|
| — | Article 1 ^{er} |
| Article 1 ^{er} , premier alinéa | Article 2, paragraphe 1 |
| Article 1 ^{er} , deuxième alinéa | Article 2, paragraphe 2, points a) et b) |
| — | Article 2, paragraphe 2, point c) |
| — | Article 2, paragraphes 3 et 4 |
| Article 2 | Article 3 |
| — | Article 4 |
| — | Article 5 |
| — | Article 6, paragraphe 1 |
| Article 3, paragraphe 1 | Article 6, paragraphe 2 |
| Article 3, paragraphe 2 | Article 6, paragraphe 3 |
| — | Article 6, paragraphe 4 |
| Article 3, paragraphe 3 | Article 6, paragraphe 5 |
| Article 3, paragraphe 4 | Article 7, paragraphes 1 et 2 |
| Article 3, paragraphe 5 | Article 6, paragraphe 6, et article 7, paragraphe 1 |
| — | Article 6, paragraphes 7 et 8 |
| — | Article 7, paragraphes 3 et 4 |
| Article 4, paragraphe 1, premier alinéa, point a) | Article 9, paragraphe 1 |
| Article 4, paragraphe 1, premier alinéa, point b) | Article 9, paragraphe 2 |
| Article 4, paragraphe 1, premier alinéa, point c) | Article 10, paragraphe 1 |
| Article 4, paragraphe 1, premier alinéa, point d) | Article 10, paragraphe 2 |
| — | Article 10, paragraphe 3 |
| Article 4, paragraphe 1, deuxième alinéa | Article 9, paragraphe 4 |
| Article 4, paragraphe 1, troisième alinéa | Article 9, paragraphe 5 |
| — | Article 9, paragraphes 6 et 7 |
| — | Article 8, paragraphes 1 et 2 |
| Article 4, paragraphe 2 | Article 8, paragraphe 3 |
| Article 4, paragraphe 3, première et troisième phrases | Article 9, paragraphe 3 |
| Article 4, paragraphe 3, deuxième phrase | Article 8, paragraphe 4 |
| Article 4, paragraphe 4 | Article 10, paragraphe 4 |
| Article 4, paragraphe 5 | Article 8, paragraphes 5 et 6 |
| Article 4, paragraphe 6 | Article 8, paragraphes 7 et 8 |
| — | Article 11 |
| Article 5, paragraphe 1 | Article 13, paragraphe 1 |
| Article 5, paragraphe 2 | Article 13, paragraphe 2 |
| Article 5, paragraphe 3, premier alinéa | Article 15, paragraphe 1 |
| Article 5, paragraphe 3, deuxième alinéa | Article 15, paragraphe 3 |
| Article 5, paragraphe 3, troisième alinéa | Article 15, paragraphe 2, et article 16, paragraphes 1 et 2 |
| Article 5, paragraphe 3, quatrième alinéa | Article 13, paragraphe 3 |
| Article 5, paragraphe 4, premier alinéa | Article 14, paragraphe 1 |

| Directive 70/156/CEE | La présente directive |
|---|---|
| Article 5, paragraphe 4, deuxième alinéa | Article 14, paragraphe 3, et article 16, paragraphe 2 |
| Article 5, paragraphe 4, troisième alinéa | Article 14, paragraphe 2 |
| Article 5, paragraphe 4, quatrième alinéa, première phrase | Article 13, paragraphe 3 |
| Article 5, paragraphe 4, quatrième alinéa, deuxième phrase | Article 16, paragraphe 3 |
| Article 5, paragraphe 5 | Article 17, paragraphe 4 |
| Article 5, paragraphe 6 | Article 14, paragraphe 4 |
| — | Article 17, paragraphes 1 à 3 |
| Article 6, paragraphe 1, premier alinéa | Article 18, paragraphe 1 |
| — | Article 18, paragraphe 2 |
| Article 6, paragraphe 1, deuxième alinéa | Article 18, paragraphe 3 |
| Article 6, paragraphe 2 | — |
| — | Article 18, paragraphes 4 à 8 |
| Article 6, paragraphe 3 | Article 19, paragraphes 1 et 2 |
| — | Article 19, paragraphe 3 |
| Article 6, paragraphe 4 | Article 38, paragraphe 2, premier alinéa |
| — | Article 38, paragraphe 2, deuxième alinéa |
| Article 7, paragraphe 1 | Article 26, paragraphe 1 |
| — | Article 26, paragraphe 2 |
| Article 7, paragraphe 2 | Article 28 |
| Article 7, paragraphe 3 | Article 29, paragraphes 1 et 2 |
| — | Article 29, paragraphes 3 et 4 |
| Article 8, paragraphe 1 | — |
| — | Article 22 |
| Article 8, paragraphe 2, point a), première phrase | Article 26, paragraphe 3 |
| Article 8, paragraphe 2, point a), deuxième phrase | — |
| Article 8, paragraphe 2, point a), troisième à sixième phrases | Article 23, paragraphes 1, 3, 5 et 6 |
| — | Article 23, paragraphe 2 |
| — | Article 23, paragraphe 4 |
| — | Article 23, paragraphe 7 |
| Article 8, paragraphe 2, point b), point 1), premier et deuxième alinéas | Article 27, paragraphe 1 |
| Article 8, paragraphe 2, point b), point 1), troisième alinéa | Article 27, paragraphe 2 |
| Article 8, paragraphe 2, point b), point 2), premier et deuxième alinéas | Article 27, paragraphe 3 |
| Article 8, paragraphe 2, point b), point 2), troisième et quatrième alinéas | — |
| — | Article 27, paragraphes 4 et 5 |
| Article 8, paragraphe 2, point c), premier alinéa | Article 20, paragraphes 1 et 2 |
| Article 8, paragraphe 2, point c), deuxième alinéa | Article 20, paragraphe 4, premier alinéa |
| Article 8, paragraphe 2, point c), troisième alinéa | — |
| Article 8, paragraphe 2, point c), quatrième alinéa | Article 20, paragraphe 4, deuxième alinéa |
| — | Article 20, paragraphe 4, troisième alinéa |
| — | Article 20, paragraphes 3 et 5 |
| Article 8, paragraphe 2, point c), cinquième et sixième alinéas | Article 21, paragraphe 1, premier alinéa, et article 21, paragraphe 2 |
| — | Article 21, paragraphe 1, deuxième alinéa |

| Directive 70/156/CEE | La présente directive |
|---|---|
| Article 8, paragraphe 3 | Article 23, paragraphe 4, deuxième alinéa |
| — | Article 24 |
| — | Article 25 |
| Article 9, paragraphe 1 | Article 36 |
| Article 9, paragraphe 2 | Article 35, paragraphe 1 |
| — | Article 34 |
| — | Article 35, paragraphe 2 |
| Article 10, paragraphe 1 | Article 12, paragraphe 1 |
| Article 10, paragraphe 2 | Article 12, paragraphe 2, premier alinéa, première phrase |
| — | Article 12, paragraphe 2, premier alinéa, deuxième phrase |
| — | Article 12, paragraphe 3 |
| Article 11, paragraphe 1 | Article 30, paragraphe 2 |
| Article 11, paragraphe 2 | Article 30, paragraphe 1 |
| Article 11, paragraphe 3 | Article 30, paragraphe 3 |
| Article 11, paragraphe 4 | Article 30, paragraphe 4 |
| Article 11, paragraphe 5 | Article 30, paragraphe 5 |
| Article 11, paragraphe 6 | Article 30, paragraphe 6 |
| — | Article 31 |
| — | Article 32 |
| Article 12, première phrase | Article 33, premier paragraphe |
| Article 12, deuxième phrase | Article 33, deuxième paragraphe |
| — | Article 37 |
| — | Article 38, paragraphe 1 |
| Article 13, paragraphe 1 | Article 40, paragraphe 1 |
| — | Article 39, paragraphe 1 |
| Article 13, paragraphe 2 | Article 39, paragraphe 2 |
| Article 13, paragraphe 3 | Article 40, paragraphe 3 |
| — | Article 40, paragraphe 2 |
| Article 13, paragraphe 4 | Article 39, paragraphe 7 |
| Article 13, paragraphe 5 | Article 39, paragraphe 2 |
| — | Article 39, paragraphes 3 à 6, 8 et 9 |
| — | Article 41, paragraphes 1 et 3 |
| Article 14, paragraphe 1, premier tiret | Article 43, paragraphe 1 |
| Article 14, paragraphe 1, deuxième tiret, première phrase | — |
| Article 14, paragraphe 1, deuxième tiret, deuxième phrase | Article 41, paragraphe 4 |
| Article 14, paragraphe 1, deuxième tiret, point i) | Article 41, paragraphe 6 |
| Article 14, paragraphe 1, deuxième tiret, point ii) | — |
| Article 14, paragraphe 2, premier alinéa | — |
| — | Article 41, paragraphes 5 et 7 |
| Article 14, paragraphe 2, deuxième alinéa | Article 41, paragraphe 8 |
| — | Article 42 |
| — | Article 43, paragraphes 2 à 5 |
| — | Articles 44 à 51 |
| Annexe I | Annexe I |
| Annexe II | Annexe II |

| Directive 70/156/CEE | La présente directive |
|----------------------|-----------------------|
| Annexe III | Annexe III |
| Annexe IV | Annexe IV |
| — | Annexe IV, appendice |
| Annexe V | Annexe V |
| Annexe VI | Annexe VI |
| — | Annexe VI, appendice |
| Annexe VII | Annexe VII |
| — | Annexe VII, appendice |
| Annexe VIII | Annexe VIII |
| Annexe IX | Annexe IX |
| Annexe X | Annexe X |
| Annexe XI | Annexe XI |
| Annexe XII | Annexe XII |
| — | Annexe XIII |
| Annexe XIII | Annexe XIV |
| — | Annexe XV |
| — | Annexe XVI |
| Annexe XIV | Annexe XVII |
| Annexe XV | Annexe XVIII |
| — | Annexe XIX |
| — | Annexe XX |
| — | Annexe XXI |

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

7101/01

N° 7101¹

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2016-2017

PROJET DE LOI**modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques**

* * *

AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE

(10.1.2017)

Le Projet de loi sous avis (ci-après, le „Projet“) vise à introduire des modifications de trois ordres dans la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

Tout d’abord, le Projet vient transposer en droit luxembourgeois l’article 46 de la directive 2007/46 du Parlement européen et du Conseil du 5 septembre 2007¹, lui-même inspiré de l’article 13 du règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2007². Ces articles visent à sanctionner les constructeurs automobiles qui se seraient rendus coupables de manœuvres frauduleuses du type fausse déclaration, falsification des résultats, dissimulations d’informations et autres dans le cadre des procédures de réception ou de rappel.

La Chambre de Commerce estime que les cas d’incrimination sont correctement reflétés, en se limitant aux hypothèses données dans le Règlement 715/2007. En revanche, sur le caractère proportionnel des sanctions, elle s’interroge, au regard des droits belge et français³, quant à savoir si les sanctions ne sont pas trop sévères, l’Allemagne n’ayant pas, à l’instar du Luxembourg, correctement mis en œuvre cette partie du règlement. La Chambre de Commerce déplore par ailleurs le retard considérable pris dans la transposition de la Directive 2007/46. Si la transposition aurait dû être effective au 29 avril 2009, et non au 29 février 2016 comme le suggère le tableau de concordance⁴, qui, par ailleurs, omet de retranscrire le délai en transformant le texte de la directive par „les meilleurs délais“, la Chambre de Commerce regrette que le ministère n’ait pas saisi l’occasion de se mettre en règle dans le cadre de l’EU-Pilot 8385/16/GROW, ce qui lui aurait permis d’échapper à la procédure d’infraction intentée le 8 décembre 2016, soit dix mois plus tard.

Ensuite, le Projet apporte des modifications d’ordre pratique. Ainsi, par exemple, l’article 1^{er} vise à restreindre l’obligation d’agrément ministériel et de serment aux seuls examinateurs du permis de conduire et non plus à tous les agents de la Société Nationale de Circulation Automobile. De même, il est prévu d’étendre la durée de validité du contrôle technique pour certains types de véhicules. Il est également proposé d’instaurer un système de certificat provisoire en cas de problèmes informatiques pour la délivrance des certificats de contrôle technique. Des aspects financiers sont également clarifiés,

1 Directive 2007/46 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, en abrégé ci-après, la „Directive 2007/46“.

2 Règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2007 relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l’entretien des véhicules, en abrégé ci-après, le „Règlement 715/2007“.

3 En Belgique, voir l’article 4 de la loi modifiée du 21 juin 1985 relative aux conditions techniques auxquelles [doivent] répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité.

En France, voir le décret n° 2009-497 du 30 avril 2009 relatif aux réceptions et homologations des véhicules et modifiant le code de la route et Article R321-14-1 tel que modifié par le décret n° 2016-448 du 13 avril 2016 – art. 41.

4 Un problème similaire est également observable dans la table de concordance du Règlement 715/2007, avec, de surcroît, une erreur dans la terminologie juridique employée dans la mesure où le texte d’un règlement européen ne se transpose pas mais est d’application directe, bien que nécessitant parfois de mesures de mise en œuvre.

au niveau des frais d'introduction des demandes d'agrément et des jetons de présence à verser aux membres de la commission du contrôle technique. Par ailleurs, les cas d'exemption de l'interdiction judiciaire de conduire sont dorénavant limitativement énumérés.

Enfin, en ses articles 4, paragraphe 5, et 7, le Projet vient redresser des erreurs rédactionnelles.

La Chambre de Commerce n'a pas de remarques particulières à formuler.

*

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce peut marquer son accord au Projet.

7101/02

N° 7101²**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2016-2017

PROJET DE LOI**modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques**

* * *

AVIS DE LA CHAMBRE DES METIERS

(3.2.2017)

Par sa lettre du 23 novembre 2016, Monsieur le Ministre du Développement durable et des infrastructures a bien voulu demander l'avis de la Chambre des Métiers au sujet du projet de loi repris sous rubrique.

Le projet de loi sous avis vise notamment à répondre à une demande de la Commission européenne, exprimée dans le cadre de la procédure EU-Pilot, de lui notifier les sanctions applicables aux constructeurs automobiles qui seraient en infraction à la réglementation en matière de mise sur le marché de véhicules.

Cette demande s'inscrit dans le cadre, d'une part, de l'article 46 de la directive modifiée 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 composantes et des entités techniques à ces véhicules (ci-après „la directive modifiée 2007/46/CE“) et, d'autre part, de l'article 13 du règlement modifié 715/2007/CE du Parlement européen et du Conseil, du 20 juin 2007 relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules (ci-après „le règlement modifié 715/2007/CE“).

En réponse à cette demande de la Commission européenne, le projet de loi sous avis propose de définir de manière identique les montants maximum de sanction, tant pour les constructeurs automobiles ayant commis une infraction „intentionnelle“, telle qu'une fausse déclaration, ou une falsification de résultat – une liste indicative étant proposé à l'article 13 du règlement modifié 715/2007/CE – que pour les constructeurs automobiles ayant commis une infraction purement matérielle, à savoir la mise à disposition d'un véhicule routier dont les caractéristiques ne sont pas conformes à la réception par type. Pour ces deux catégories d'infractions, le projet de loi précise que les constructeurs sont passibles d'une peine d'emprisonnement de 8 jours à 3 ans, et d'une amende de 251 à 500.000 euros, ou de l'une de ces peines seulement.

La Chambre des Métiers note qu'il appartiendra au juge de déterminer le montant de la sanction encourue, et, qu'en cas de concours de plusieurs délits, le principe de l'application de la peine la plus forte s'appliquera, ce montant pouvant toutefois – suivant l'article 60 du Code pénal – être élevé au double du maximum sans pouvoir excéder la somme des peines prévues pour les différents délits.

Le projet de loi sous avis vise ensuite à introduire dans la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques (ci-après „la loi modifiée du 14 février 1955“) des précisions concernant le fonctionnement des organismes de contrôle technique afin d'assurer un niveau élevé de contrôle technique, dont notamment l'obligation pour les inspecteurs de contrôle technique d'être lié à un organisme de contrôle technique agréé par un contrat de travail afin d'exclure la sous-traitance, ou encore l'incessibilité de l'agrément ministériel en tant qu'organisme de contrôle technique afin d'exclure des franchises.

D'autres dispositions du projet de loi sous avis permettent de redresser des imperfections relevées par la pratique dans la loi modifiée du 14 février 1955, telles qu'une périodicité de contrôle technique plus adaptée pour les motor-home dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 3.500 kg, la pos-

sibilité de délivrer un contrôle technique provisoire de 28 jours pour répondre à des besoins d'ordre informatique, ou encore des précisions procédurales concernant les interdictions de conduire.

*

La Chambre des Métiers n'a aucune observation particulière à formuler relativement au projet de loi lui soumis pour avis.

Luxembourg, le 3 février 2017

Pour la Chambre des Métiers

Le Directeur Général,
Tom WIRION

Le Président,
Roland KUHN

7101/03

N° 7101³**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2016-2017

PROJET DE LOI**modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques**

* * *

AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT

(28.3.2017)

Par dépêche du 13 décembre 2016, le Premier ministre, ministre d'État, a soumis à l'avis du Conseil d'État le projet de loi sous rubrique, élaboré par le ministre du Développement durable et des Infrastructures.

Le texte du projet de loi était accompagné d'un exposé des motifs, d'un commentaire des articles, d'une fiche d'évaluation d'impact, d'une fiche financière, du texte de la directive à transposer avec le tableau de concordance ainsi que du texte coordonné des articles de la loi modifiée du 14 février 1955 que le projet de loi vise à modifier.

Le Conseil d'État note que ce projet vise à transposer en droit national 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, et à mettre en œuvre le règlement 715/2007/CE du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2007 relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules, dont l'échéance a été fixée à la date du 29 février 2016 (transposition partielle).

Les avis de la Chambre de commerce et de la Chambre des métiers ont été communiqués au Conseil d'État par dépêches respectivement des 19 janvier et 9 février 2017.

*

CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES

Le projet de loi sous avis a notamment pour objet de transposer en droit luxembourgeois l'article 46 de la directive 2007/46/CE précitée et de mettre en œuvre l'article 13 du règlement (CE) n° 715/2007 précité. Les dispositions en question visent à sanctionner les constructeurs automobiles qui se seraient rendus coupables d'une fausse déclaration, d'une falsification de résultats, d'une dissimulation de données ou spécifications techniques qui pourraient entraîner un rappel ou un retrait de la réception, d'une utilisation de dispositifs d'invalidation, d'un refus d'accès aux informations et d'une mise sur le marché ou mise à disposition sur le marché des véhicules routiers ou des éléments ou des composants de véhicules routiers dont les caractéristiques ne sont pas conformes à la réception par type.

Le projet de loi prévoit en outre de limiter aux examinateurs du permis de conduire l'obligation de disposer d'un agrément ministériel et de prêter serment. Il étend la durée de validité du contrôle technique pour certains types de véhicules et instaure un système de certificat provisoire en cas de problèmes informatiques pour la délivrance des certificats de contrôle technique. Des aspects financiers sont également précisés en ce qui concerne les frais d'introduction des demandes d'agrément et des jetons de présence à verser aux membres de la commission du contrôle technique. Finalement, certaines erreurs rédactionnelles sont redressées.

*

EXAMEN DES ARTICLES

L'examen quant au fond ne donne pas lieu à observation.

*

OBSERVATIONS D'ORDRE LÉGISTIQUE

Observations générales

Il y a lieu d'indiquer avec précision et de manière correcte les textes auxquels il est renvoyé, en commençant par l'article et ensuite, dans l'ordre, le paragraphe, l'alinéa, le point, la lettre et la phrase visés. Ainsi il faut écrire à titre d'exemple: „l'article 6, paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, point 1^o, lettre c), deuxième phrase, de la loi“, et non pas „la phrase 2 de la lettre c) du point 1 de l'alinéa 1 du premier paragraphe de l'article 6 de la loi“.

En outre, lorsqu'il est renvoyé à un paragraphe dans le corps du dispositif d'un article, il faut omettre les parenthèses entourant le chiffre faisant référence au paragraphe dont il s'agit. Il convient donc de systématiquement renvoyer au „paragraphe 1^{er}“ et non pas au „paragraphe (1)“ ou encore au „premier paragraphe“.

La référence à une loi ou à un règlement grand-ducal à plusieurs endroits du même dispositif doit en principe comporter l'intitulé complet de l'acte auquel il s'est référé. Toutefois, afin de faciliter la lecture du dispositif, il peut exceptionnellement être recouru à la formule „loi précitée du [...]“ ou „règlement précité du [...]“ si dans le dispositif il a déjà été fait mention de l'intitulé complet de l'acte visé, à condition toutefois que le dispositif ne comporte pas ou ne sera pas susceptible de comporter à l'avenir de référence à un acte de nature identique et ayant la même date. Il est, partant, indiqué de recourir à cette formule et d'insérer, à travers tout le texte en projet, le terme „précité“ ou „précitée“ entre la nature et la date de l'acte dont l'intitulé complet a déjà été mentionné. En procédant de cette manière, il y a lieu d'omettre le terme „modifié“ ou „modifiée“ même si l'acte a déjà fait l'objet de modifications.

Article 1^{er}

Tenant compte de l'observation relevée à l'endroit des observations générales relative aux renvois, il y a lieu d'écrire:

„**Art. 1^{er}**. À l'article 2, paragraphe 4, alinéa 2, de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, la deuxième phrase est remplacée par le libellé suivant: [...]“.

Article 2

Au point 2, l'emploi de tirets est à écarter. En effet, la référence à des dispositions introduites de cette manière est malaisée, tout spécialement à la suite d'insertions ou de suppressions de tirets ou de signes opérées à l'occasion de modifications ultérieures. Dès lors, il y a lieu de remplacer les tirets par une subdivision en points, caractérisés par un numéro suivi d'un exposant „^o“ (1^o, 2^o, 3^o, ...).

Au point 3, il faut conjuguer le verbe „avoir“ au présent de l'indicatif.

Article 3

Au point 2, il faut lire:

„Au paragraphe 1^{er}, alinéa 4, point 1, la lettre e) est remplacée par le libellé suivant:

„e) les véhicules [...]“.

Au point 3, dans le libellé du nouvel alinéa, il y a lieu de substituer le mot „périodicité“ par le mot „période“. Par ailleurs, les nombres s'écrivent en toutes lettres. Partant, il y a lieu d'écrire:

„3. Le paragraphe 4 est complété *in fine* par un alinéa nouveau avec le libellé suivant:

„En cas d'impossibilité [...] valable pour une période de vingt-huit jours. Si une défec-tuosité critique est détectée, le véhicule est interdit à la circulation conformément à l'alinéa 3, point 1. [...] au plus tard vingt-huit jours après passage [...]“.

Article 4

Au point 2, il faut mettre le terme „in fine“ au format italique.

Article 7

Par souci de clarté, il est indiqué d'écrire:

„**Art. 7.** L'article 14 de la loi précitée du 14 février 1955 est modifié comme suit:

1. À l'alinéa 5, point 2°, les termes „du point 14 de l'article 13“ sont remplacés par les termes „de l'article 13, paragraphe 13“;
2. À l'alinéa 6, les termes „au paragraphe 14 de l'article 13“ sont remplacés par les termes „à l'article 13, paragraphe 13“.

Ainsi délibéré en séance plénière, le 28 mars 2017.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Georges WIVENES

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

7101/04

N° 7101⁴**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2017-2018

PROJET DE LOI**modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la
réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques**

* * *

RAPPORT DE LA COMMISSION DU DEVELOPPEMENT DURABLE

(1.2.2018)

La commission se compose de : Mme Josée LORSCHÉ, Présidente ; M. Henri KOX, Rapporteur ; Mme Sylvie ANDRICH-DUVAL, MM. Gilles BAUM, Yves CRUCHTEN, Georges ENGEL, Gusty GRAAS, Max HAHN, Ali KAES, Marc LIES, Roger NEGRI, Marco SCHANK, David WAGNER, Serge WILMES, Membres.

*

I. ANTECEDENTS

Le projet de loi sous rubrique a été déposé à la Chambre des Députés le 12 décembre 2016 par le Ministre du Développement durable et des Infrastructures.

Le Conseil d'État a émis son avis le 28 mars 2017.

Les avis de la Chambre de Commerce et de la Chambre des Métiers datent respectivement des 10 janvier et 3 février 2017.

Le 18 janvier 2018, la Commission du Développement durable a désigné M. Henri Kox comme rapporteur. Elle a également examiné le projet de loi ainsi que l'avis du Conseil d'État lors de cette réunion.

La Commission du Développement durable a examiné et adopté le présent rapport au cours de sa réunion du 1^{er} février 2018.

*

II. CONSIDERATIONS GENERALES

Le présent projet de loi a pour objet de transposer en droit national certaines dispositions de 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, ainsi que le règlement 715/2007/CE du Parlement européen et du Conseil, du 20 juin 2007, relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules.

*

III. OBJET DU PROJET DE LOI

En résumé, le projet de loi vise à introduire des modifications de trois ordres dans la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

Tout d'abord, il s'agit de sanctionner les constructeurs automobiles qui se seraient rendus coupables de manœuvres frauduleuses du type fausse déclaration, falsification des résultats, dissimulations d'informations et autres dans le cadre des procédures de réception ou de rappel.

Ensuite, le projet apporte des modifications d'ordre pratique. Ainsi, par exemple, l'article 1^{er} vise à restreindre l'obligation d'agrément ministériel et de serment aux seuls examinateurs du permis de conduire et non plus à tous les agents de la Société Nationale de Circulation Automobile. De même, il est prévu d'étendre la durée de validité du contrôle technique pour certains types de véhicules. Il est également proposé d'instaurer un système de certificat provisoire en cas de problèmes informatiques pour la délivrance des certificats de contrôle technique. Des aspects financiers sont également clarifiés, au niveau des frais d'introduction des demandes d'agrément et des jetons de présence à verser aux membres de la commission du contrôle technique. Par ailleurs, les cas d'exemption de l'interdiction judiciaire de conduire sont dorénavant limitativement énumérés.

Enfin, le présent projet de loi a pour objet de redresser certaines imperfections textuelles qui ont été relevées par la pratique, telles qu'une périodicité de contrôle technique plus adaptée pour les motorhomes dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 3.500 kg, la possibilité de délivrer un contrôle technique provisoire de 28 jours pour répondre à des besoins d'ordre informatique, ou encore des précisions procédurales concernant les interdictions de conduire.

*

IV. AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Dans son avis du 28 mars 2017, le Conseil d'Etat s'est limité à formuler quelques observations d'ordre légistique. L'examen quant au fond n'a donné lieu à aucune objection.

*

V. AVIS DES CHAMBRES PROFESSIONNELLES

Avis de la Chambre de Commerce

Dans son avis du 10 janvier 2017, la Chambre de Commerce marque son accord au projet de loi. Elle se limite à formuler quelques remarques.

En ce qui concerne les sanctions pour les constructeurs du secteur automobile spécifiées dans le projet de loi sous avis, la Chambre de Commerce estime que les cas d'incrimination sont correctement reflétés, en se limitant aux hypothèses données dans le règlement 715/2007/CE. En revanche, sur le caractère proportionnel des sanctions, elle s'interroge au regard des droits belge et français, quant à savoir si les sanctions ne sont pas trop sévères, l'Allemagne n'ayant pas, à l'instar du Luxembourg, correctement mis en œuvre cette partie du règlement.

Ensuite, la Chambre de Commerce déplore le retard considérable pris dans la transposition de la Directive 2007/46. Si la transposition aurait dû être effective au 29 avril 2009, la Chambre de Commerce regrette que le ministère n'ait pas saisi l'occasion de se mettre en règle dans le cadre de la procédure EU-Pilot 8385/GROW du 29 février 2016, où le Luxembourg a été invité à notifier les mesures nationales mettant en œuvre les obligations de l'article 46 de la directive 2007/46 et de l'article 13 du règlement 715/2007/CE. Ceci lui aurait permis d'échapper à la procédure d'infraction intentée le 8 décembre 2016, soit dix mois plus tard.

Avis de la Chambre des Métiers

Dans son avis du 3 février 2017, la Chambre des Métiers n'a aucune observation particulière à formuler relativement au projet de loi lui soumis pour avis.

*

VI. COMMENTAIRE DES ARTICLES ET TRAVAUX EN COMMISSION

Observations générales d'ordre légistique

Le Conseil d'État demande d'indiquer avec précision et de manière correcte les textes auxquels il est renvoyé, en commençant par l'article et ensuite le paragraphe, l'alinéa, le point, la lettre et la phrase visés. En outre, lorsqu'il est renvoyé à un paragraphe dans le corps du dispositif d'un article, il faut omettre les parenthèses entourant le chiffre faisant référence au paragraphe dont il s'agit. Le Conseil d'État note encore que la référence à une loi ou à un règlement grand-ducal à plusieurs endroits du même dispositif doit en principe comporter l'intitulé complet de l'acte en question. Toutefois, afin de faciliter la lecture du dispositif, il peut exceptionnellement être recouru à la formule « loi précitée du ... » ou « règlement précité du ... » si, dans le dispositif, il a déjà été fait mention de l'intitulé complet de l'acte visé, à condition toutefois que le dispositif ne comporte pas ou ne sera pas susceptible de comporter à l'avenir de référence à un acte de nature identique et ayant la même date.

La Commission fait siennes ces propositions ; les articles sont adaptés en ce sens.

En ce qui concerne les articles du projet de loi, le Conseil d'État n'émet aucune observation quant au fond et se borne à proposer des modifications d'ordre légistique, que la Commission du Développement durable fait intégralement siennes.

Article 1^{er}

L'article 1^{er} propose de limiter aux examinateurs du permis de conduire l'obligation de disposer d'un agrément ministériel et de prêter serment. En effet, les dispositions actuellement en vigueur imposent ces mêmes obligations également à tous les agents de la Société Nationale de Circulation Automobile (SNCA) chargés des opérations administratives en relation avec la délivrance des permis de conduire. Force est cependant de constater que la SNCA doit garder une flexibilité au niveau de son effectif pour pouvoir réagir rapidement face à une insuffisance de l'effectif en place pour traiter dans un délai raisonnable les dossiers introduits par les citoyens. Comme la SNCA se voit non seulement confrontée à une progression continue du nombre des dossiers à traiter mais doit également pouvoir réagir aux variations importantes du nombre d'opérations selon l'afflux des clients qui varie sensiblement selon les périodes, elle doit pouvoir renforcer à brève échéance son effectif, le cas échéant, par du personnel intérimaire ou temporaire. L'obligation que tous les agents de la SNCA chargés des opérations administratives en relation avec la délivrance des permis de conduire doivent être agréés par le ministre et avoir prêté serment, ôte la flexibilité nécessaire à la SNCA pour offrir aux citoyens un service répondant à ses attentes. Tenant compte de l'observation générale du Conseil d'État relative aux renvois, l'article 1^{er} se lira comme suit :

Art. 1^{er}. À l'article 2, paragraphe 4, alinéa 2, de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, la deuxième phrase du deuxième alinéa du paragraphe 4 est remplacée par le libellé suivant :

« Les agents de la SNCA et ceux mis à sa disposition qui sont chargés de la réception des examens en vue de l'obtention d'un permis de conduire sont agréés par le ministre. »

Article 2

Au point 1 et par analogie à l'article 1^{er}, l'obligation de disposer d'un agrément ministériel et de prêter serment pour les agents de la SNCA qui sont chargés des opérations d'immatriculation, est abrogée.

Aux points 2 et 3, deux nouveaux alinéas 3 et 4 ont été insérés au paragraphe 11 de l'article 4 de la loi du 14 février 1955, ceci afin de répondre plus précisément aux exigences de l'article 46 de la directive 2007/46/CE et de l'article 13 du règlement (CE) n°715/2007. Ces deux articles obligent les États membres à définir des sanctions pour les constructeurs automobiles en cas de non-respect des obligations au niveau de la réception par type. Les nouvelles sanctions introduites visent exclusivement les constructeurs du secteur automobile qui n'étaient jusqu'alors pas repris dans les sanctions définies à l'article 4 de la loi du 14 février 1955.

Au point 2, le Conseil d'État demande d'écarter l'emploi de tirets, étant donné que la référence à des dispositions introduites de cette manière est malaisée, tout spécialement à la suite d'insertions ou de suppressions de tirets ou de signes opérées à l'occasion de modifications ultérieures. Dès lors, il y a lieu de remplacer les tirets par une subdivision en points, caractérisés par un numéro suivi d'un exposant « ° » (1°, 2°, 3°, ...).

Au point 3, le Conseil d'État demande de conjuguer le verbe « avoir » au présent de l'indicatif. La Commission fait siennes ces propositions ; l'article se lira donc comme suit :

- Art. 2.** L'article 4 de la loi précitée du 14 février 1955 est modifié comme suit :
1. Au paragraphe 7, le troisième alinéa est supprimé.
 2. Au paragraphe 11, un nouvel alinéa 3 est inséré avec le libellé suivant :

« Est passible d'un emprisonnement de huit jours à trois ans et d'une amende de 251 à 500.000 euros, ou d'une de ces peines seulement, tout constructeur du secteur automobile qui, au cours des procédures de réception ou des procédures de rappel :

 - 1° fait une fausse déclaration;
 - 2° falsifie les résultats des tests de réception ou de conformité en service;
 - 3° dissimule des données ou des spécifications techniques qui pourraient entraîner un rappel ou un retrait de la réception;
 - 4° utilise des dispositifs d'invalidation;
 - 5° refuse l'accès aux informations.»
 3. Au même paragraphe, un nouvel alinéa 4 est inséré avec le libellé suivant:

« Est passible d'un emprisonnement de huit jours à trois ans et d'une amende de 251 à 500.000 euros, ou d'une de ces peines seulement, tout constructeur du secteur automobile qui a mis sur le marché ou qui a mis à disposition sur le marché des véhicules routiers ou des éléments ou des composants de véhicules routiers, dont les caractéristiques ne sont pas conformes à la réception par type. »

Article 3

Au point 1, il est introduit à l'alinéa 1^{er} du paragraphe 1^{er} de l'article 4*bis* la précision que tout inspecteur de contrôle technique doit avoir un contrat de travail direct avec un organisme de contrôle technique, afin d'éviter toute sorte de sous-traitance dans le domaine du contrôle technique. Cette précision est importante afin de pouvoir garantir une surveillance adéquate du secteur par la commission du contrôle technique chargée de cette mission. En effet, un système dans lequel les organismes de contrôle technique pourraient recourir à une sous-traitance deviendrait extrêmement complexe à surveiller et le niveau de qualité du contrôle technique risquerait de se dégrader.

Le point 2 remplace le point e) du paragraphe 1^{er}, alinéa 4, point 1 de l'article 4*bis*. En effet, suite à l'entrée en vigueur de la loi du 26 janvier 2016 modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques dans le cadre de la réforme du contrôle technique, les motor-homes dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 3.500 kg doivent être présentés annuellement au contrôle technique. Par contre, avant l'entrée en vigueur de la loi précitée du 26 janvier 2016, seuls les véhicules classés comme véhicules à usage spécial dépassant une masse maximale autorisée de 3.500 kg étaient assujettis à l'obligation de se présenter au moins tous les six mois au contrôle technique, tandis que les véhicules d'une masse maximale autorisée inférieure ou égale à 3.500 kg étaient traités comme véhicules appartenant à la classe M1 en termes de périodicité. Partant, une durée de validité d'uniquement une année pour un certificat de contrôle technique d'un motor-home d'une masse inférieure ou égale à 3.500 kg semble trop restreinte, tout en sachant que la plupart de ces véhicules ne sont utilisés qu'occasionnellement. Il est donc proposé d'exclure les motor-homes dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 3.500 kg de l'obligation de se présenter annuellement au contrôle technique et de prévoir une périodicité équivalente aux véhicules de la classe M1.

Le point 3 ajoute un nouvel alinéa au paragraphe 4 de l'article 4*bis* afin de créer une base légale pour un certificat de contrôle technique provisoire de 28 jours. Un tel certificat devient nécessaire dans l'éventualité de complications informatiques comme des problèmes de communication entre les organismes de contrôle technique et le CTIE. Les organismes de contrôle technique doivent transférer leurs résultats des contrôles techniques au CTIE, qui calcule la date de validité d'un certificat de contrôle technique en fonction de la catégorie du véhicule présenté et les observations relevées lors du contrôle. Si l'échange de données n'est plus assuré, les organismes de contrôle technique ne sont plus capables d'établir des certificats de contrôle technique valides. Afin d'éviter un arrêt de production, les organismes de contrôle technique auront la possibilité d'établir des certificats provisoires de 28 jours. Le certificat final sera, par après, envoyé au propriétaire par voie postale dans un délai de 28 jours.

L'article 3 se lit comme suit :

Art. 3. L'article *4bis* de la loi précitée du 14 février 1955 est modifié comme suit :

1. Au paragraphe 1^{er}, l'alinéa 1^{er} est remplacé par le libellé suivant :

« Les véhicules routiers soumis à l'immatriculation au Luxembourg font l'objet d'un contrôle technique périodique destiné à vérifier leur sécurité technique ainsi que leur conformité réglementaire sur le plan technique et environnemental. Ce contrôle donne lieu à la délivrance par l'organisme qui a effectué le contrôle technique d'un certificat de contrôle technique ; ce certificat est délivré à la personne qui a présenté le véhicule routier au contrôle. Le contrôle technique doit être exclusivement exécuté par un inspecteur de contrôle technique, détenteur d'un agrément ministériel conformément à l'article *4quater*, paragraphe 3 et qui est directement lié par un contrat de travail à un organisme de contrôle technique agréé conformément à l'article *4ter*, paragraphe 1^{er}. Un règlement grand-ducal détermine le contenu du certificat de contrôle technique. »

2. Au paragraphe 1^{er}, alinéa 4, point 1, la lettre e) est remplacée par le libellé suivant :

« e) les véhicules à moteur immatriculés comme véhicules à usage spécial autres que les motorhomes dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 3.500 kg ; »

3. Le paragraphe 4 est complété *in fine* par un alinéa nouveau avec le libellé suivant :

« En cas d'impossibilité de délivrer un certificat de contrôle technique par voie informatique, l'organisme de contrôle technique peut, sauf en cas de constatation d'une ou de plusieurs déficiences ou non-conformités critiques, établir un certificat de contrôle technique provisoire valable pour une période de vingt-huit jours. Si une déficience critique est détectée, le véhicule est interdit à la circulation conformément à l'alinéa 3 point 1. L'organisme de contrôle technique prend toutes les diligences pour faire tenir le certificat de contrôle dans les meilleurs délais et au plus tard vingt-huit jours après passage au contrôle technique, au propriétaire ou au détenteur du véhicule. »

Article 4

Le point 1 complète l'alinéa 1^{er} du paragraphe 1^{er} de l'article *4ter* par un nouveau point 8. Étant donné que les frais relatifs à l'introduction des demandes en vue de l'obtention d'un agrément sont à charge de l'organisme qui a introduit la demande et afin de garantir que les frais soient pris en charge par l'organisme, une preuve de paiement doit être introduite par l'organisme de contrôle technique avant que l'agrément ne soit établi.

Le point 2 complète le paragraphe 1^{er} de l'article *4ter* par une disposition précisant que l'agrément ministériel en tant qu'organisme de contrôle technique de véhicules routiers est absolument inaccessibles pour éviter qu'un organisme de contrôle technique ne mette à disposition son agrément ministériel à des tiers qui opèrent dans un engagement de franchise.

Le point 3 remplace l'alinéa 3 du paragraphe 4 de l'article *4ter*, afin de créer une base légale pour les jetons à payer aux membres de la commission du contrôle technique.

Le point 4 remplace l'alinéa 4 du paragraphe 4 de l'article *4ter*. Comme les montants pour les différentes transactions en relation avec l'agrément d'un organisme de contrôle technique sont fixés à l'article 21 paragraphe 4 du règlement grand-ducal du 26 janvier 2016 sur le contrôle technique des véhicules routiers, une base légale doit être introduite en fixant un montant maximal applicable.

Le point 5 a pour objet de redresser une erreur rédactionnelle en remplaçant au deuxième alinéa du paragraphe 6 de l'article *4ter* la référence erronée « n°65/2008 » par la référence « n°765/2008 ».

L'article sous rubrique se lit comme suit :

Art. 4. L'article *4ter* de la loi précitée du 14 février 1955 est modifié comme suit :

1. Au paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, un nouveau point 8 est introduit avec le libellé suivant :

« 8. avoir une preuve de paiement dudit agrément. »

2. Le paragraphe 1^{er} est complété *in fine* par un alinéa nouveau avec le libellé suivant :

« L'agrément ministériel en tant qu'organisme de contrôle technique de véhicules routiers est strictement personnel et inaccessible. »

3. Au paragraphe 4, l'alinéa 3 est remplacé par le libellé suivant :

« La procédure d'instruction de la demande est sanctionnée par une décision du ministre après avoir demandé l'avis motivé de la commission du contrôle technique dont les membres sont

nommés par le ministre. En vue de l'instruction des dossiers, elle peut s'entourer de toutes les informations requises et s'adjoindre d'experts. La composition, les attributions, les modalités de fonctionnement ainsi que l'indemnité dont les membres de la commission ont droit, sont précisées par règlement grand-ducal. Le montant de l'indemnité par membre ne peut pas dépasser le montant de 75 euros par séance. »

4. Au paragraphe 4, l'alinéa 4 est remplacé par le libellé suivant :

« Les frais relatifs à l'instruction des demandes en vue de l'obtention d'un agrément sont à charge de l'organisme qui a introduit la demande. Le montant dû dans le cadre d'un agrément ne peut pas dépasser la somme de 1.100 euros correspondant au nombre 100 de l'indice des prix à la consommation. Les frais sont fixés par règlement grand-ducal. »

5. Au paragraphe 6, alinéa 2, la référence « n°65/2008 » est remplacée par la référence « n°765/2008 ».

Article 5

Afin de créer une base légale pour les jetons à payer aux membres de la commission d'examen des inspecteurs de contrôle technique, l'alinéa 5 du paragraphe 2 de l'article 4^{quater} de la loi du 14 février 1955 est modifié. L'article sous rubrique se lit comme suit :

Art. 5. À l'article 4^{quater}, paragraphe 2 de la loi précitée du 14 février 1955, l'alinéa 5 est remplacé par le libellé suivant :

« Il est institué une commission d'examen dont les membres sont nommés par le ministre ayant la Formation professionnelle dans ses attributions. La composition, les attributions, les modalités de fonctionnement ainsi que l'indemnité dont les membres de la commission ont droit, sont précisées par règlement grand-ducal. Le montant de l'indemnité par membre ne peut pas dépasser le montant de 75 euros par séance. »

Article 6

Le paragraphe 1^{ter} de l'article 13 de la loi précitée du 14 février 1955 prévoit, de manière exhaustive, les trajets que le juge qui prononce une interdiction de conduire peut exempter de ladite interdiction de conduire. Le présent article a pour objet de compléter le paragraphe 1^{ter} par une disposition précisant que ce principe s'applique également en cas d'une interdiction de conduire provisoire prononcée par le juge d'instruction, ainsi qu'en cas de mainlevée d'une interdiction de conduire provisoire demandée dans les conditions de l'article 14 de cette même loi. Il se lit comme suit :

Art. 6. À l'article 13 de la loi précitée du 14 février 1955, le paragraphe 1^{ter} est complété *in fine* par un alinéa nouveau avec le libellé suivant :

« Les dispositions du présent paragraphe s'appliquent également en cas d'interdiction de conduire provisoire prévue au paragraphe 3 ainsi qu'en cas de demande de mainlevée de l'interdiction de conduire provisoire dans les conditions de l'article 14. »

Article 7

Cet article a pour objet de redresser une erreur rédactionnelle en remplaçant au cinquième et sixième alinéas de l'article 14 de la loi précitée du 14 février 1955 la référence erronée au paragraphe (ou au point) 14 de l'article 13 par la référence exacte au paragraphe 13 de l'article 13. Suite à une proposition rédactionnelle du Conseil d'État, l'article se lit comme suit :

Art. 7. L'article 14 de la loi précitée du 14 février 1955 est modifié comme suit :

1. À l'alinéa 5, point 2°, les termes « du point 14 de l'article 13 » sont remplacés par les termes « de l'article 13, paragraphe 13 » ;
2. À l'alinéa 6, les termes « au paragraphe 14 de l'article 13 » sont remplacés par les termes « à l'article 13, paragraphe 13 ».

*

VII. TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

Compte tenu de ce qui précède, la Commission du Développement durable recommande à la Chambre des Députés d'adopter le projet de loi sous rubrique dans la teneur qui suit :

*

PROJET DE LOI
modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la
réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques

Art. 1^{er}. À l'article 2, paragraphe 4, alinéa 2, de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, la deuxième phrase est remplacée par le libellé suivant :

« Les agents de la SNCA et ceux mis à sa disposition qui sont chargés de la réception des examens en vue de l'obtention d'un permis de conduire sont agréés par le ministre. »

Art. 2. L'article 4 de la loi précitée du 14 février 1955 est modifié comme suit :

4. Au paragraphe 7, le troisième alinéa est supprimé.

5. Au paragraphe 11, un nouvel alinéa 3 est inséré avec le libellé suivant :

« Est passible d'un emprisonnement de huit jours à trois ans et d'une amende de 251 à 500.000 euros, ou d'une de ces peines seulement, tout constructeur du secteur automobile qui, au cours des procédures de réception ou des procédures de rappel:

1° fait une fausse déclaration;

2° falsifie les résultats des tests de réception ou de conformité en service;

3° dissimule des données ou des spécifications techniques qui pourraient entraîner un rappel ou un retrait de la réception;

4° utilise des dispositifs d'invalidation;

5° refuse l'accès aux informations.»

6. Au même paragraphe, un nouvel alinéa 4 est inséré avec le libellé suivant:

« Est passible d'un emprisonnement de huit jours à trois ans et d'une amende de 251 à 500.000 euros, ou d'une de ces peines seulement, tout constructeur du secteur automobile qui a mis sur le marché ou qui a mis à disposition sur le marché des véhicules routiers ou des éléments ou des composants de véhicules routiers, dont les caractéristiques ne sont pas conformes à la réception par type. »

Art. 3. L'article 4*bis* de la loi précitée du 14 février 1955 est modifié comme suit:

1. Au paragraphe 1^{er}, l'alinéa 1^{er} est remplacé par le libellé suivant :

« Les véhicules routiers soumis à l'immatriculation au Luxembourg font l'objet d'un contrôle technique périodique destiné à vérifier leur sécurité technique ainsi que leur conformité réglementaire sur le plan technique et environnemental. Ce contrôle donne lieu à la délivrance par l'organisme qui a effectué le contrôle technique d'un certificat de contrôle technique; ce certificat est délivré à la personne qui a présenté le véhicule routier au contrôle. Le contrôle technique doit être exclusivement exécuté par un inspecteur de contrôle technique, détenteur d'un agrément ministériel conformément à l'article 4*quater*, paragraphe 3, et qui est directement lié par un contrat de travail à un organisme de contrôle technique agréé conformément à l'article 4*ter*, paragraphe 1^{er}. Un règlement grand-ducal détermine le contenu du certificat de contrôle technique.»

2. Au paragraphe 1^{er}, alinéa 4, point 1, la lettre e) est remplacée par le libellé suivant:

« e) les véhicules à moteur immatriculés comme véhicules à usage spécial autres que les motorhomes dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 3.500 kg ; ».

3. Le paragraphe 4 est complété *in fine* par un alinéa nouveau avec le libellé suivant:

« En cas d'impossibilité de délivrer un certificat de contrôle technique par voie informatique, l'organisme de contrôle technique peut, sauf en cas de constatation d'une ou de plusieurs déficiences ou non-conformités critiques, établir un certificat de contrôle technique provisoire valable pour une période de vingt-huit jours. Si une déficience critique est détectée, le véhicule est interdit à la circulation conformément à l'alinéa 3 point 1. L'organisme de contrôle technique prend toutes les diligences pour faire tenir le certificat de contrôle dans les meilleurs délais et au plus tard vingt-huit jours après passage au contrôle technique, au propriétaire ou au détenteur du véhicule.»

Art. 4. L'article *4ter* de la loi précitée du 14 février 1955 est modifié comme suit:

1. Au paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, un nouveau point 8 est introduit avec le libellé suivant :
« 8. avoir une preuve de paiement dudit agrément. »
2. Le paragraphe 1^{er} est complété *in fine* par un alinéa nouveau avec le libellé suivant:
« L'agrément ministériel en tant qu'organisme de contrôle technique de véhicules routiers est strictement personnel et inaccessibles.»
3. Au paragraphe 4, l'alinéa 3 est remplacé par le libellé suivant:
« La procédure d'instruction de la demande est sanctionnée par une décision du ministre après avoir demandé l'avis motivé de la commission du contrôle technique dont les membres sont nommés par le ministre. En vue de l'instruction des dossiers, elle peut s'entourer de toutes les informations requises et s'adjoindre d'experts. La composition, les attributions, les modalités de fonctionnement ainsi que l'indemnité dont les membres de la commission ont droit, sont précisées par règlement grand-ducal. Le montant de l'indemnité par membre ne peut pas dépasser le montant de 75 euros par séance.»
4. Au paragraphe 4, l'alinéa 4 est remplacé par le libellé suivant:
« Les frais relatifs à l'instruction des demandes en vue de l'obtention d'un agrément sont à charge de l'organisme qui a introduit la demande. Le montant dû dans le cadre d'un agrément ne peut pas dépasser la somme de 1.100 euros correspondant au nombre 100 de l'indice des prix à la consommation. Les frais sont fixés par règlement grand-ducal.»
5. Au paragraphe 6, alinéa 2, la référence « n°65/2008 » est remplacée par la référence « n°765/2008 ».

Art. 5. À l'article *4quater*, paragraphe 2 de la loi précitée du 14 février 1955, l'alinéa 5 est remplacé par libellé suivant:

« Il est institué une commission d'examen dont les membres sont nommés par le ministre ayant la Formation professionnelle dans ses attributions. La composition, les attributions, les modalités de fonctionnement ainsi que l'indemnité dont les membres de la commission ont droit, sont précisées par règlement grand-ducal. Le montant de l'indemnité par membre ne peut pas dépasser le montant de 75 euros par séance.»

Art. 6. À l'article 13 de la loi précitée du 14 février 1955, le paragraphe *1ter* est complété *in fine* par un alinéa nouveau avec le libellé suivant:

« Les dispositions du présent paragraphe s'appliquent également en cas d'interdiction de conduire provisoire prévue au paragraphe 3 ainsi qu'en cas de demande de mainlevée de l'interdiction de conduire provisoire dans les conditions de l'article 14. »

Art. 7. L'article 14 de la loi précitée du 14 février 1955 est modifié comme suit :

1. À l'alinéa 5, point 2°, les termes « du point 14 de l'article 13 » sont remplacés par les termes « de l'article 13, paragraphe 13 » ;
2. À l'alinéa 6, les termes « au paragraphe 14 de l'article 13 » sont remplacés par les termes « à l'article 13, paragraphe 13 ».

Luxembourg, le 1^{er} février 2018

La Présidente,
Josée LORSCHÉ

Le Rapporteur,
Henri KOX

7101

Bulletin de Vote (Vote Public)

| | |
|---------------------------------|------------------------------------|
| Date: 08/02/2018 15:47:26 | Président: M. Di Bartolomeo Mars |
| Scrutin: 4 | Secrétaire A: M. Frieseisen Claude |
| Vote: PL 7101 Voies publiques | Secrétaire B: Mme Barra Isabelle |
| Description: Projet de loi 7101 | |

| | Oui | Abst | Non | Total |
|--------------|-----|------|-----|-------|
| Présents: | 54 | 0 | 0 | 54 |
| Procuration: | 5 | 0 | 0 | 5 |
| Total: | 59 | 0 | 0 | 59 |

| Nom du député | Vote | (Procuration) | Nom du député | Vote | (Procuration) |
|------------------------|------|---------------|-----------------------|------|---------------|
| déi gréng | | | | | |
| M. Adam Claude | Oui | | M. Anzia Gérard | Oui | |
| M. Kox Henri | Oui | | Mme Lorsché Josée | Oui | |
| Mme Loschetter Viviane | Oui | | M. Traversini Roberto | Oui | |

| CSV | | | | | |
|----------------------------|-----|----------------------|--------------------------|-----|--------------------|
| Mme Adehm Diane | Oui | | Mme Andrich-Duval Sylvie | Oui | |
| Mme Arendt Nancy | Oui | | M. Eicher Emile | Oui | |
| M. Eischen Félix | Oui | | M. Gloden Léon | Oui | |
| M. Halsdorf Jean-Marie | Oui | | Mme Hansen Martine | Oui | |
| Mme Hetto-Gaasch Françoise | Oui | (Mme Mergen Martine) | M. Kaes Aly | Oui | |
| M. Lies Marc | Oui | | Mme Mergen Martine | Oui | |
| M. Meyers Paul-Henri | Oui | | Mme Modert Octavie | Oui | |
| M. Mosar Laurent | Oui | | M. Oberweis Marcel | Oui | (Mme Arendt Nancy) |
| M. Roth Gilles | Oui | | M. Schank Marco | Oui | |
| M. Spautz Marc | Oui | | M. Wilmes Serge | Oui | |
| M. Wiseler Claude | Oui | | M. Wolter Michel | Oui | |
| M. Zeimet Laurent | Oui | | | | |

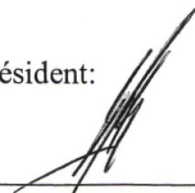
| LSAP | | | | | |
|------------------------|-----|--------------------|-----------------------|-----|--|
| M. Angel Marc | Oui | (M. Negri Roger) | M. Arndt Fränk | Oui | |
| M. Bodry Alex | Oui | | Mme Bofferding Taina | Oui | |
| Mme Burton Tess | Oui | | M. Cruchten Yves | Oui | |
| Mme Dall'Agnol Claudia | Oui | | M. Di Bartolomeo Mars | Oui | |
| M. Engel Georges | Oui | (M. Cruchten Yves) | M. Fayot Franz | Oui | |
| M. Haagen Claude | Oui | | Mme Hemmen Cécile | Oui | |
| M. Negri Roger | Oui | | | | |

| DP | | | | | |
|----------------------|-----|--|---------------------|-----|--|
| M. Bauler André | Oui | | M. Baum Gilles | Oui | |
| Mme Beissel Simone | Oui | | M. Berger Eugène | Oui | |
| M. Colabianchi Frank | Oui | | M. Delles Lex | Oui | |
| Mme Elvinger Joëlle | Oui | | M. Graas Gusty | Oui | |
| M. Hahn Max | Oui | | M. Krieps Alexander | Oui | |
| M. Lamberty Claude | Oui | | M. Mertens Edy | Oui | |
| Mme Polfer Lydie | Oui | | | | |

| déi Lénk | | | | | |
|-----------------|-----|--|-----------------|-----|--|
| M. Baum Marc | Oui | | M. Wagner David | Oui | |

| ADR | | | | | |
|------------------|-----|-------------------------|-----------------------|-----|--|
| M. Gibéryen Gast | Oui | (M. Kartheiser Fernand) | M. Kartheiser Fernand | Oui | |

Le Président:



Le Secrétaire général:



Bulletin de Vote (Vote Public)

Date: 08/02/2018 15:47:26

Scrutin: 4

Vote: PL 7101 Voies publiques

Description: Projet de loi 7101

Président: M. Di Bartolomeo Mars

Secrétaire A: M. Frieseisen Claude

Secrétaire B: Mme Barra Isabelle

| | Oui | Abst | Non | Total |
|--------------|-----|------|-----|-------|
| Présents: | 54 | 0 | 0 | 54 |
| Procuration: | 5 | 0 | 0 | 5 |
| Total: | 59 | 0 | 0 | 59 |

Nom du député

Vote

(Procuration)

Nom du député

Vote

(Procuration)

n'ont pas participé au vote:

ADR

M. Reding Roy

Le Président:

Le Secrétaire général:

7101/05

N° 7101⁵

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2017-2018

PROJET DE LOI

**modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la
réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques**

* * *

**DISPENSE DU SECOND VOTE CONSTITUTIONNEL
PAR LE CONSEIL D'ETAT**

(20.2.2018)

Le Conseil d'État,

appelé par dépêche du Président de la Chambre des députés, du 8 février 2018 à délibérer sur la question de dispense du second vote constitutionnel du

PROJET DE LOI

**modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la
réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques**

qui a été adopté par la Chambre des députés dans sa séance du 8 février 2018 et dispensé du second vote constitutionnel ;

Vu ledit projet de loi et l'avis émis par le Conseil d'État en sa séance du 28 mars 2017 ;

se déclare d'accord

avec la Chambre des députés pour dispenser le projet de loi en question du second vote prévu par l'article 59 de la Constitution.

Ainsi décidé en séance publique à l'unanimité des 19 votants, le 20 février 2018.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président du Conseil d'État,
Georges WIVENES

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

15



Commission du Développement durable

Procès-verbal de la réunion du 01 février 2018

Ordre du jour :

1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions des 11 et 18 janvier 2018
2. 6982 Projet de loi sur les marchés publics
- Rapporteur : Madame Josée Lorsché
- Présentation et adoption d'un projet de rapport
3. 7101 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.
- Rapporteur : Monsieur Henri Kox
- Présentation et adoption d'un projet de rapport
4. 7111 Projet de loi modifiant
1° la loi modifiée du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés
2° la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques
3° la loi du 19 décembre 2008 ayant pour objet la coopération interadministrative et judiciaire et le renforcement des moyens de l'Administration des contributions directes, de l'Administration de l'enregistrement et des domaines et de l'Administration des douanes et accises
4° la loi modifiée du 23 février 2010 relative à l'application du principe de reconnaissance mutuelle aux sanctions pécuniaires
5° la loi du 5-15 septembre 1807 relative au Mode de recouvrement des frais de justice au profit du Trésor public, en matière criminelle, correctionnelle et de police
- Rapporteur : Madame Josée Lorsché
- Présentation et adoption d'un projet de rapport
5. Divers

*

Présents : Mme Sylvie Andrich-Duval, M. Gilles Baum, M. Georges Engel, M. Max Hahn, M. Aly Kaes, M. Henri Kox, M. Marc Lies, Mme Josée Lorsché, M. Roger Negri, M. Marco Schank

M. François Bausch, Ministre du Développement durable et des

Infrastructures

M. Claude Pauly, Mme Josiane Pauly, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

*

Présidence : Mme Josée Lorsché, Présidente de la Commission

*

1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions des 11 et 18 janvier 2018

Les projets de procès-verbal sous rubrique sont approuvés

2. 6982 Projet de loi sur les marchés publics

Madame la Présidente-Rapportrice présente son projet de rapport, pour les détails exhaustifs duquel il est renvoyé au document parlementaire afférent.

Elle annonce également qu'elle entend déposer, lors des débats en séance publique, une motion invitant le Gouvernement à promouvoir, auprès des pouvoirs adjudicateurs publics, la non-utilisation de minéraux issus de zones de conflit (« *Konfliktmineralien* »).

Suite à une question afférente, il est encore précisé qu'un groupe de travail a été institué afin d'élaborer un guide de bonne conduite précisant les conditions de recours à un label.

Suite à quelques corrections d'ordre rédactionnel, le projet de rapport est adopté à l'unanimité des membres présents, qui proposent le modèle de discussion n°1 pour les débats en séance plénière.

3. 7101 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques

Monsieur le Rapporteur présente son projet de rapport, pour les détails exhaustifs duquel il est renvoyé au document parlementaire afférent.

Cette présentation ne soulève pas de commentaire.

Le projet de rapport est adopté à l'unanimité des membres présents, qui proposent le modèle de discussion de base pour les débats en séance plénière.

**4. 7111 Projet de loi modifiant
1° la loi modifiée du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés
2° la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la**

circulation sur toutes les voies publiques

3° la loi du 19 décembre 2008 ayant pour objet la coopération interadministrative et judiciaire et le renforcement des moyens de l'Administration des contributions directes, de l'Administration de l'enregistrement et des domaines et de l'Administration des douanes et accises

4° la loi modifiée du 23 février 2010 relative à l'application du principe de reconnaissance mutuelle aux sanctions pécuniaires

5° la loi du 5-15 septembre 1807 relative au Mode de recouvrement des frais de justice au profit du Trésor public, en matière criminelle, correctionnelle et de police

Madame la Présidente-Rapportrice présente son projet de rapport, pour les détails exhaustifs duquel il est renvoyé au document parlementaire afférent.

Cette présentation ne soulève pas de commentaire.

Le projet de rapport est adopté à l'unanimité des membres présents, qui proposent le modèle de discussion de base pour les débats en séance plénière.

En son nom personnel, Monsieur Ali Kaes déclare que, même s'il a voté pour le projet de rapport car il en cautionne le principe, il n'est pas d'accord avec le fait que le montant de l'amende forfaitaire doive être recouvré préalablement au dépôt d'une réclamation.

5. Divers

La prochaine réunion aura lieu le 8 février 2018 à 09h00. Au cours de cette réunion, l'avis complémentaire du Conseil d'État relatif au projet de loi n°6984 sera examiné.

Il est en outre prévu de convoquer une réunion en date du 18 mai 2018 à 11h00. Au cours de cette réunion, Monsieur le Ministre présentera aux membres de la Commission le rapport relatif à la mise à jour de la stratégie pour une mobilité durable (MODU 2).

Luxembourg, le 7 février 2018

La Secrétaire,
Rachel Moris

La Présidente,
Josée Lorsché

13



Commission du Développement durable

Procès-verbal de la réunion du 18 janvier 2018

Ordre du jour :

1. Approbation du projet de procès-verbal de la réunion du 4 janvier 2018
2. 7101 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques
 - Désignation d'un Rapporteur
 - Présentation du projet de loi et examen de l'avis du Conseil d'État
3. 7111 Projet de loi modifiant
 - 1° la loi modifiée du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés
 - 2° la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques
 - 3° la loi du 19 décembre 2008 ayant pour objet la coopération interadministrative et judiciaire et le renforcement des moyens de l'Administration des contributions directes, de l'Administration de l'enregistrement et des domaines et de l'Administration des douanes et accises
 - 4° la loi modifiée du 23 février 2010 relative à l'application du principe de reconnaissance mutuelle aux sanctions pécuniaires
 - 5° la loi du 5-15 septembre 1807 relative au Mode de recouvrement des frais de justice au profit du Trésor public, en matière criminelle, correctionnelle et de police
 - Rapporteur : Madame Josée Lorsché
 - Examen de l'avis complémentaire du Conseil d'État
4. Divers

*

Présents : M. Gilles Baum, M. Yves Cruchten, M. Georges Engel, M. Gusty Graas, M. Max Hahn, M. Aly Kaes, M. Henri Kox, M. Marc Lies, Mme Josée Lorsché, M. Roger Negri, M. Marco Schank

Mme Octavie Modert, remplaçant Mme Sylvie Andrich-Duval

M. François Bausch, Ministre du Développement durable et des Infrastructures

M. Guy Heintz, Mme Josiane Pauly, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

*

Présidence : Mme Josée Lorsché, Présidente de la Commission

*

1. Approbation du projet de procès-verbal de la réunion du 4 janvier 2018

Le projet de procès-verbal sous rubrique est approuvé.

2. 7101 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques

Monsieur Henri Kox est nommé Rapporteur du projet de loi sous rubrique.

Les représentants gouvernementaux présentent le projet de loi, pour les détails exhaustifs duquel il est renvoyé au document parlementaire afférent. En bref, le projet a pour objet, d'une part, de transposer l'article 46 de la directive 2007/46/CE 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 et, d'autre part, de mettre en œuvre l'article 13 du règlement (CE) n°715/2007 du 20 juin 2007 relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules. Les dispositions en question visent à sanctionner les constructeurs automobiles qui se seraient rendus coupables d'une fausse déclaration, d'une falsification de résultats, d'une dissimulation de données ou spécifications techniques qui pourraient entraîner un rappel ou un retrait de la réception, d'une utilisation de dispositifs d'invalidation, d'un refus d'accès aux informations et d'une mise sur le marché ou mise à disposition sur le marché des véhicules routiers ou des éléments ou des composants de véhicules routiers dont les caractéristiques ne sont pas conformes à la réception par type. Le projet de loi prévoit en outre :

- de limiter aux examinateurs du permis de conduire l'obligation de disposer d'un agrément ministériel et de prêter serment ;
- d'étendre la durée de validité du contrôle technique pour les motor-homes dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 3.500 kg ;
- d'instaurer un système de certificat provisoire en cas de problèmes informatiques pour la délivrance des certificats de contrôle technique ;
- de préciser certains aspects financiers en ce qui concerne les frais d'introduction des demandes d'agrément et les jetons de présence à verser aux membres de la commission du contrôle technique, ainsi qu'à ceux de la commission d'examen des inspecteurs de contrôle technique ;
- de redresser certaines erreurs rédactionnelles.

Les membres de la Commission examinent ensuite les articles du projet de loi, ceci à la lumière de l'avis du Conseil d'État du 28 mars 2017 et sur base du tableau synoptique annexé au présent procès-verbal.

Observations générales d'ordre légistique

Le Conseil d'État demande d'indiquer avec précision et de manière correcte les textes auxquels il est renvoyé, en commençant par l'article et ensuite le paragraphe, l'alinéa, le point, la lettre et la phrase visés. En outre, lorsqu'il est renvoyé à un paragraphe dans le corps du dispositif d'un article, il faut omettre les parenthèses entourant le chiffre faisant référence au paragraphe dont il s'agit. Le Conseil d'État note encore que la référence à une loi ou à un règlement grand-ducal à plusieurs endroits du même dispositif doit en principe comporter l'intitulé complet de l'acte en question. Toutefois, afin de faciliter la lecture du dispositif, il peut exceptionnellement être recouru à la formule « loi précitée du ... » ou « règlement précité du ... » si, dans le dispositif, il a déjà été fait mention de l'intitulé complet de l'acte visé, à condition toutefois que le dispositif ne comporte pas ou ne sera pas susceptible de comporter à l'avenir de référence à un acte de nature identique et ayant la même date.

La Commission fait siennes ces propositions ; les articles sont adaptés en ce sens.

En ce qui concerne les articles du projet de loi, le Conseil d'État n'émet aucune observation quant au fond et se borne à proposer des modifications d'ordre légistique, que la Commission du Développement durable fait intégralement siennes.

Article 1^{er}

L'article 1^{er} propose de limiter aux examinateurs du permis de conduire l'obligation de disposer d'un agrément ministériel et de prêter serment. En effet, les dispositions actuellement en vigueur imposent ces mêmes obligations également à tous les agents de la Société Nationale de Circulation Automobile (SNCA) chargés des opérations administratives en relation avec la délivrance des permis de conduire. Force est cependant de constater que la SNCA doit garder une flexibilité au niveau de son effectif pour pouvoir réagir rapidement face à une insuffisance de l'effectif en place pour traiter dans un délai raisonnable les dossiers introduits par les citoyens. Comme la SNCA se voit non seulement confrontée à une progression continue du nombre des dossiers à traiter mais doit également pouvoir réagir aux variations importantes du nombre d'opérations selon l'afflux des clients qui varie sensiblement selon les périodes, elle doit pouvoir renforcer à brève échéance son effectif, le cas échéant, par du personnel intérimaire ou temporaire. L'obligation que tous les agents de la SNCA chargés des opérations administratives en relation avec la délivrance des permis de conduire doivent être agréés par le ministre et avoir prêté serment, ôte la flexibilité nécessaire à la SNCA pour offrir aux citoyens un service répondant à ses attentes. Tenant compte de l'observation générale du Conseil d'État relative aux renvois, l'article 1^{er} se lira comme suit :

Art. 1^{er}. À l'article 2, paragraphe 4, alinéa 2, de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, la deuxième phrase du deuxième alinéa du paragraphe 4 est remplacée par le libellé suivant :

« Les agents de la SNCA et ceux mis à sa disposition qui sont chargés de la réception des examens en vue de l'obtention d'un permis de conduire sont agréés par le ministre. »

Article 2

Au point 1 et par analogie à l'article 1^{er}, l'obligation de disposer d'un agrément ministériel et de prêter serment pour les agents de la SNCA qui sont chargés des opérations d'immatriculation, est abrogée.

Aux points 2 et 3, deux nouveaux alinéas 3 et 4 ont été insérés au paragraphe 11 de l'article 4 de la loi du 14 février 1955, ceci afin de répondre plus précisément aux exigences de l'article 46 de la directive 2007/46/CE et de l'article 13 du règlement (CE) n°715/2007. Ces deux articles obligent les États membres à définir des sanctions pour les constructeurs automobiles en cas de non-respect des obligations au niveau de la réception par type. Les

nouvelles sanctions introduites visent exclusivement les constructeurs du secteur automobile qui n'étaient jusqu'alors pas repris dans les sanctions définies à l'article 4 de la loi du 14 février 1955.

Au point 2, le Conseil d'État demande d'écarter l'emploi de tirets, étant donné que la référence à des dispositions introduites de cette manière est malaisée, tout spécialement à la suite d'insertions ou de suppressions de tirets ou de signes opérées à l'occasion de modifications ultérieures. Dès lors, il y a lieu de remplacer les tirets par une subdivision en points, caractérisés par un numéro suivi d'un exposant « ° » (1°, 2°, 3°, ...).

Au point 3, le Conseil d'État demande de conjuguer le verbe « avoir » au présent de l'indicatif.

La Commission fait siennes ces propositions ; l'article se lira donc comme suit :

Art. 2. L'article 4 de la loi précitée du 14 février 1955 est modifié comme suit :

1. Au paragraphe 7, le troisième alinéa est supprimé.

2. Au paragraphe 11, un nouvel alinéa 3 est inséré avec le libellé suivant :

« Est passible d'un emprisonnement de huit jours à trois ans et d'une amende de 251 à 500.000 euros, ou d'une de ces peines seulement, tout constructeur du secteur automobile qui, au cours des procédures de réception ou des procédures de rappel :

1° fait une fausse déclaration;

2° falsifie les résultats des tests de réception ou de conformité en service;

3° dissimule des données ou des spécifications techniques qui pourraient entraîner un rappel ou un retrait de la réception;

4° utilise des dispositifs d'invalidation;

5° refuse l'accès aux informations.»

3. Au même paragraphe, un nouvel alinéa 4 est inséré avec le libellé suivant:

« Est passible d'un emprisonnement de huit jours à trois ans et d'une amende de 251 à 500.000 euros, ou d'une de ces peines seulement, tout constructeur du secteur automobile qui a mis sur le marché ou qui a mis à disposition sur le marché des véhicules routiers ou des éléments ou des composants de véhicules routiers, dont les caractéristiques ne sont pas conformes à la réception par type. »

Article 3

Au point 1, il est introduit à l'alinéa 1^{er} du paragraphe 1^{er} de l'article 4*bis* la précision que tout inspecteur de contrôle technique doit avoir un contrat de travail direct avec un organisme de contrôle technique, afin d'éviter toute sorte de sous-traitance dans le domaine du contrôle technique. Cette précision est importante afin de pouvoir garantir une surveillance adéquate du secteur par la commission du contrôle technique chargée de cette mission. En effet, un système dans lequel les organismes de contrôle technique pourraient recourir à une sous-traitance deviendrait extrêmement complexe à surveiller et le niveau de qualité du contrôle technique risquerait de se dégrader.

Le point 2 remplace le point e) du paragraphe 1^{er}, alinéa 4, point 1 de l'article 4*bis*. En effet, suite à l'entrée en vigueur de la loi du 26 janvier 2016 modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques dans le cadre de la réforme du contrôle technique, les motor-homes dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 3.500 kg doivent être présentés annuellement au contrôle technique. Par contre, avant l'entrée en vigueur de la loi précitée du 26 janvier 2016, seuls les véhicules classés comme véhicules à usage spécial dépassant une masse maximale autorisée de 3.500 kg étaient assujettis à l'obligation de se présenter au moins tous les six mois au contrôle technique, tandis que les véhicules d'une masse maximale autorisée inférieure ou égale à 3.500 kg étaient traités comme véhicules appartenant à la classe M1 en termes de périodicité. Partant, une durée de validité d'uniquement une année pour un certificat de contrôle technique d'un motor-home d'une masse inférieure ou égale à 3.500 kg semble trop restreinte, tout en sachant que la plupart de ces véhicules ne sont utilisés

qu'occasionnellement. Il est donc proposé d'exclure les motor-homes dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 3.500 kg de l'obligation de se présenter annuellement au contrôle technique et de prévoir une périodicité équivalente aux véhicules de la classe M1.

Le point 3 ajoute un nouvel alinéa au paragraphe 4 de l'article 4bis afin de créer une base légale pour un certificat de contrôle technique provisoire de 28 jours. Un tel certificat devient nécessaire dans l'éventualité de complications informatiques comme des problèmes de communication entre les organismes de contrôle technique et le CTIE. Les organismes de contrôle technique doivent transférer leurs résultats des contrôles techniques au CTIE, qui calcule la date de validité d'un certificat de contrôle technique en fonction de la catégorie du véhicule présenté et les observations relevées lors du contrôle. Si l'échange de données n'est plus assuré, les organismes de contrôle technique ne sont plus capables d'établir des certificats de contrôle technique valides. Afin d'éviter un arrêt de production, les organismes de contrôle technique auront la possibilité d'établir des certificats provisoires de 28 jours. Le certificat final sera, par après, envoyé au propriétaire par voie postale dans un délai de 28 jours.

L'article 3 se lit comme suit :

Art. 3. L'article 4bis de la loi précitée du 14 février 1955 est modifié comme suit :

1. Au paragraphe 1^{er}, l'alinéa 1^{er} est remplacé par le libellé suivant :

« Les véhicules routiers soumis à l'immatriculation au Luxembourg font l'objet d'un contrôle technique périodique destiné à vérifier leur sécurité technique ainsi que leur conformité réglementaire sur le plan technique et environnemental. Ce contrôle donne lieu à la délivrance par l'organisme qui a effectué le contrôle technique d'un certificat de contrôle technique ; ce certificat est délivré à la personne qui a présenté le véhicule routier au contrôle. Le contrôle technique doit être exclusivement exécuté par un inspecteur de contrôle technique, détenteur d'un agrément ministériel conformément à l'article 4quater, paragraphe 3 et qui est directement lié par un contrat de travail à un organisme de contrôle technique agréé conformément à l'article 4ter, paragraphe 1^{er}. Un règlement grand-ducal détermine le contenu du certificat de contrôle technique. »

2. Au paragraphe 1^{er}, alinéa 4, point 1, la lettre e) est remplacée par le libellé suivant :

« e) les véhicules à moteur immatriculés comme véhicules à usage spécial autres que les motor-homes dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 3.500 kg ; »

3. Le paragraphe 4 est complété *in fine* par un alinéa nouveau avec le libellé suivant :

« En cas d'impossibilité de délivrer un certificat de contrôle technique par voie informatique, l'organisme de contrôle technique peut, sauf en cas de constatation d'une ou de plusieurs déficiences ou non-conformités critiques, établir un certificat de contrôle technique provisoire valable pour une période de vingt-huit jours. Si une déficiences critique est détectée, le véhicule est interdit à la circulation conformément à l'alinéa 3 point 1. L'organisme de contrôle technique prend toutes les diligences pour faire tenir le certificat de contrôle dans les meilleurs délais et au plus tard vingt-huit jours après passage au contrôle technique, au propriétaire ou au détenteur du véhicule. »

Article 4

Le point 1 complète l'alinéa 1^{er} du paragraphe 1^{er} de l'article 4ter par un nouveau point 8. Étant donné que les frais relatifs à l'introduction des demandes en vue de l'obtention d'un agrément sont à charge de l'organisme qui a introduit la demande et afin de garantir que les frais soient pris en charge par l'organisme, une preuve de paiement doit être introduite par l'organisme de contrôle technique avant que l'agrément ne soit établi.

Le point 2 complète le paragraphe 1^{er} de l'article 4ter par une disposition précisant que l'agrément ministériel en tant qu'organisme de contrôle technique de véhicules routiers est absolument incessible pour éviter qu'un organisme de contrôle technique ne mette à disposition son agrément ministériel à des tiers qui opèrent dans un engagement de franchise.

Le point 3 remplace l'alinéa 3 du paragraphe 4 de l'article 4^{ter}, afin de créer une base légale pour les jetons à payer aux membres de la commission du contrôle technique.

Le point 4 remplace l'alinéa 4 du paragraphe 4 de l'article 4^{ter}. Comme les montants pour les différentes transactions en relation avec l'agrément d'un organisme de contrôle technique sont fixés à l'article 21 paragraphe 4 du règlement grand-ducal du 26 janvier 2016 sur le contrôle technique des véhicules routiers, une base légale doit être introduite en fixant un montant maximal applicable.

Le point 5 a pour objet de redresser une erreur rédactionnelle en remplaçant au deuxième alinéa du paragraphe 6 de l'article 4^{ter} la référence erronée « n°65/2008 » par la référence « n°765/2008 ».

L'article sous rubrique se lit comme suit :

Art. 4. L'article 4^{ter} de la loi précitée du 14 février 1955 est modifié comme suit :

1. Au paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, un nouveau point 8 est introduit avec le libellé suivant :

« 8. avoir une preuve de paiement dudit agrément. »

2. Le paragraphe 1^{er} est complété *in fine* par un alinéa nouveau avec le libellé suivant :

« L'agrément ministériel en tant qu'organisme de contrôle technique de véhicules routiers est strictement personnel et incessible. »

3. Au paragraphe 4, l'alinéa 3 est remplacé par le libellé suivant :

« La procédure d'instruction de la demande est sanctionnée par une décision du ministre après avoir demandé l'avis motivé de la commission du contrôle technique dont les membres sont nommés par le ministre. En vue de l'instruction des dossiers, elle peut s'entourer de toutes les informations requises et s'adjoindre d'experts. La composition, les attributions, les modalités de fonctionnement ainsi que l'indemnité dont les membres de la commission ont droit, sont précisées par règlement grand-ducal. Le montant de l'indemnité par membre ne peut pas dépasser le montant de 75 euros par séance. »

4. Au paragraphe 4, l'alinéa 4 est remplacé par le libellé suivant :

« Les frais relatifs à l'instruction des demandes en vue de l'obtention d'un agrément sont à charge de l'organisme qui a introduit la demande. Le montant dû dans le cadre d'un agrément ne peut pas dépasser la somme de 1.100 euros correspondant au nombre 100 de l'indice des prix à la consommation. Les frais sont fixés par règlement grand-ducal. »

5. Au paragraphe 6, alinéa 2, la référence « n°65/2008 » est remplacée par la référence « n°765/2008 ».

Article 5

Afin de créer une base légale pour les jetons à payer aux membres de la commission d'examen des inspecteurs de contrôle technique, l'alinéa 5 du paragraphe 2 de l'article 4^{quater} de la loi du 14 février 1955 est modifié. L'article sous rubrique se lit comme suit :

Art. 5. À l'article 4^{quater}, paragraphe 2 de la loi précitée du 14 février 1955, l'alinéa 5 est remplacé par le libellé suivant :

« Il est institué une commission d'examen dont les membres sont nommés par le ministre ayant la Formation professionnelle dans ses attributions. La composition, les attributions, les modalités de fonctionnement ainsi que l'indemnité dont les membres de la commission ont droit, sont précisées par règlement grand-ducal. Le montant de l'indemnité par membre ne peut pas dépasser le montant de 75 euros par séance. »

Article 6

Le paragraphe 1^{er} de l'article 13 de la loi précitée du 14 février 1955 prévoit, de manière exhaustive, les trajets que le juge qui prononce une interdiction de conduire peut exempter de ladite interdiction de conduire. Le présent article a pour objet de compléter le paragraphe 1^{er} par une disposition précisant que ce principe s'applique également en cas d'une interdiction de conduire provisoire prononcée par le juge d'instruction, ainsi qu'en cas de

mainlevée d'une interdiction de conduire provisoire demandée dans les conditions de l'article 14 de cette même loi. Il se lit comme suit :

Art. 6. À l'article 13 de la loi précitée du 14 février 1955, le paragraphe 1^{er} est complété *in fine* par un alinéa nouveau avec le libellé suivant :

« Les dispositions du présent paragraphe s'appliquent également en cas d'interdiction de conduire provisoire prévue au paragraphe 3 ainsi qu'en cas de demande de mainlevée de l'interdiction de conduire provisoire dans les conditions de l'article 14. »

Article 7

Cet article a pour objet de redresser une erreur rédactionnelle en remplaçant au cinquième et sixième alinéas de l'article 14 de la loi précitée du 14 février 1955 la référence erronée au paragraphe (ou au point) 14 de l'article 13 par la référence exacte au paragraphe 13 de l'article 13. Suite à une proposition rédactionnelle du Conseil d'État, l'article se lit comme suit :

Art. 7. L'article 14 de la loi précitée du 14 février 1955 est modifié comme suit :

1. À l'alinéa 5, point 2°, les termes « du point 14 de l'article 13 » sont remplacés par les termes « de l'article 13, paragraphe 13 » ;

2. À l'alinéa 6, les termes « au paragraphe 14 de l'article 13 » sont remplacés par les termes « à l'article 13, paragraphe 13 ».

3. 7111 Projet de loi modifiant

1° la loi modifiée du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés

2° la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques

3° la loi du 19 décembre 2008 ayant pour objet la coopération interadministrative et judiciaire et le renforcement des moyens de l'Administration des contributions directes, de l'Administration de l'enregistrement et des domaines et de l'Administration des douanes et accises

4° la loi modifiée du 23 février 2010 relative à l'application du principe de reconnaissance mutuelle aux sanctions pécuniaires

5° la loi du 5-15 septembre 1807 relative au Mode de recouvrement des frais de justice au profit du Trésor public, en matière criminelle, correctionnelle et de police

Sur base du tableau synoptique annexé au présent procès-verbal, il est procédé à l'examen de l'avis complémentaire du Conseil d'État, avis émis le 28 novembre 2017 suite aux amendements adoptés par la Commission du Développement durable lors de sa réunion du 13 septembre 2017.

La Commission fait siennes toutes les observations légistiques du Conseil d'État, à l'exception de la remarque à l'endroit de l'article 2. En effet, dans aucun texte légal ou réglementaire, il n'est fait référence aux points 2 et suivants de l'article 2 de la loi du 25 juillet 2015, de sorte que l'observation de la Haute Corporation est sans objet.

Pour mémoire, les amendements 3, 4, 6, 8 et 9 n'appellent pas d'observation de la part du Conseil d'État.

Amendement 1

Cet amendement modifie le second alinéa du second paragraphe de l'article 1^{er} de la loi modifiée du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés en étendant les compétences du Centre de contrôle et de sanction des infractions routières à la gestion des réclamations introduites par les personnes pécuniairement redevables. La modification est à voir en relation avec l'amendement 5 qui introduit dans la loi précitée du 25 juillet 2015 un nouvel article 6 qui prévoit une réclamation contre la décision d'amende forfaitaire prononcée par le procureur d'État. Les auteurs de l'amendement expliquent que cette réclamation doit être adressée au procureur d'État appelé à statuer sur ce recours, mais que la gestion des réclamations est confiée au Centre « pour des raisons d'ordre pratique ». En principe, il n'appartient pas au Conseil d'État de se prononcer sur la manière dont le législateur entend organiser la gestion administrative des réclamations en la matière. La répartition des compétences envisagée suscite toutefois des questions sur la direction de la gestion des réclamations et sur la responsabilité, étant donné que le Centre est placé sous l'autorité du ministre ayant la Police dans ses attributions, alors que le traitement des réclamations relève de la seule compétence du procureur d'État qui relève du pouvoir judiciaire. Le Conseil d'État propose dès lors d'ajouter la phrase suivante : « Le traitement des réclamations est opéré sous le contrôle du procureur d'État à qui elles ont été notifiées ». La Commission fait sienne cette proposition.

Amendement 2

L'amendement 2 apporte des compléments à l'article 2 de la loi précitée du 25 juillet 2015, relatif aux finalités du système de contrôle et de sanctions automatisés. Le système couvrira désormais la gestion des dépôts visés à l'article 6, paragraphe 3, alinéa 5, c'est-à-dire du montant de l'amende forfaitaire versée sur le compte de la Police grand-ducale. Dans les observations à l'endroit de l'amendement 5, le Conseil d'État propose une formulation différente pour la consignation du montant de l'amende forfaitaire, qui doit également être utilisée dans le cadre de l'amendement 2. Une seconde finalité qui est ajoutée consiste dans la transmission à l'Administration de l'enregistrement et des domaines des données nécessaires pour procéder au recouvrement des amendes forfaitaires. Le Conseil d'État marque son accord avec cette extension des missions.

Au vu des observations du Conseil d'État à l'endroit de l'amendement 5, la Commission décide de remplacer, au paragraphe 3, le terme « dépôts » par celui de « consignations » et de rédiger ledit paragraphe 3 comme suit :

« 3. Au paragraphe 1^{er}, après le point 5. est inséré un nouveau point 6. avec la teneur suivante :

« 6. gérer les consignations visées à l'article 6, paragraphe 3, alinéa 5 ; ».

Amendement 5

Cet amendement apporte des modifications à l'article 6 de la loi précitée du 25 juillet 2015, en organisant les suites à réserver au non-paiement de l'avertissement taxé et en instaurant une procédure de réclamation contre l'amende forfaitaire prononcée par le procureur d'État.

En ce qui concerne l'articulation du nouveau dispositif, le Conseil d'État relève que l'article 6, dans sa teneur nouvelle, est très long et qu'il porte sur une suite d'étapes procédurales, paiement ou non-paiement de l'avertissement taxé, imposition d'une amende forfaitaire, information de la personne pécuniairement redevable, recouvrement par l'Administration de l'enregistrement et des domaines en cas de non-contestation, réclamation éventuelle, suites à réserver par le procureur d'État à une réclamation et citation éventuelle devant le tribunal de police. Dans un souci, non seulement de lisibilité, mais également de logique et de cohérence, le Conseil d'État recommande aux auteurs de scinder le dispositif légal en

plusieurs articles portant, chacun, sur une des étapes de la procédure, ou, à tout le moins, de séparer le paragraphe 3 en plusieurs paragraphes. Il relève encore que le titre de l'article 6, qui parle du « paiement de l'avertissement taxé », est tout à fait inadapté au dispositif tel qu'issu des amendements. D'une façon plus générale, le Conseil d'État observe que l'articulation des différents articles de la loi n'est pas logique ; ainsi, la procédure de réclamation est organisée à l'article 5, alors que le droit de contestation, préalable à la réclamation, figure à l'article 8.

Quant au fond, le Conseil d'État marque son accord avec les modifications qui répondent aux critiques qu'il avait formulées dans son avis du 27 juin 2017. Il s'agit de la prise en considération, au nouveau paragraphe 2, de l'hypothèse de l'avertissement taxé décerné pour une infraction donnant lieu à une réduction de points sur le permis de conduire, de la détermination du montant de l'amende forfaitaire et de la consécration de la compétence du procureur d'État pour adopter la décision imposant une amende forfaitaire, au paragraphe 3.

Au paragraphe 3 de l'article 6 est encore introduite une procédure de réclamation contre la décision imposant l'amende forfaitaire. Cette procédure soumet la recevabilité de la réclamation à la consignation, au préalable, du montant de l'amende forfaitaire. Ce mécanisme est inspiré des dispositions similaires du code de procédure pénale français auquel le Conseil d'État avait, d'ailleurs, fait référence dans son avis du 27 juin 2017. Le Conseil d'État est donc en mesure de lever l'opposition formelle formulée dans ledit avis.

En ce qui concerne la formulation, le Conseil d'État propose, afin d'éviter une confusion avec un paiement volontaire, le recours aux termes « consignation auprès de la police », de préférence à ceux de « dépôt du montant ... sur le compte de la police ». La Commission fait sienne cette proposition.

Amendement 7

Cet amendement modifie l'article 8 de la loi du 25 juillet 2015 portant sur le droit de contestation.

À l'alinéa 1^{er} du paragraphe 1^{er} est précisé le point de départ du délai dans lequel la personne pécuniairement redevable peut contester être l'auteur de l'infraction. Le Conseil d'État marque son accord avec les précisions apportées.

À l'alinéa 2 du paragraphe 1^{er}, l'exigence de l'envoi de la contestation, par lettre recommandée, est abandonnée. Le Conseil État préconise le recours aux termes « adresser le formulaire de contestation », de préférence au verbe « retourner ». La Commission fait sienne cette proposition.

Le Conseil d'État marque son accord avec l'ajout, au paragraphe 1^{er}, alinéa 2, point 2), d'une référence à la date de naissance du conducteur du véhicule, ainsi qu'avec la suppression, au point 4), d'une référence à la valeur d'une transmission dématérialisée.

Amendement 10

Le Conseil d'État marque son accord avec la référence, à l'article 17, paragraphe 1^{er}, de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, à l'acte de réclamation. Il prend encore note de la volonté de la commission parlementaire de maintenir l'instrument de l'immobilisation du véhicule en cas de non-paiement de l'amende forfaitaire, mais ne peut que réitérer sa mise en garde quant à la compatibilité de ce régime avec le droit européen.

Amendement 11

Cet amendement vise à répondre à l'opposition formelle émise par le Conseil d'État, dans son avis du 27 juin 2017, en relation avec le non-respect du principe de non-rétroactivité des peines.

Le Conseil d'État comprend que les auteurs ont voulu exclure une application rétroactive pour le régime de l'amende forfaitaire en ce que ce régime prévoit une sanction plus lourde en cas de défaut de paiement. Pour cette raison, il est prévu, dans la dernière phrase du second alinéa du nouvel article 18, que le montant de l'amende forfaitaire correspondra au montant de l'avertissement taxé.

Le Conseil État s'interroge sur les références retenues dans le dispositif et sur la formulation des dérogations alors que l'article 7 du projet de loi se limite à opérer un redressement rédactionnel et que l'article 9 modifie l'article 8 de la loi précitée du 25 juillet 2015 en ce qui concerne la procédure de la contestation. Si la volonté des auteurs de l'amendement est de ne pas tenir compte de ces nouvelles règles procédurales, le Conseil d'État n'en saisit pas le bien-fondé. L'articulation des alinéas 1^{er} et 2 est déficiente, étant donné que l'alinéa 1^{er} contient une réserve expresse de l'alinéa 2 qui, de son côté, constitue une règle dérogatoire à l'alinéa 1^{er}. Au regard de la formulation de l'alinéa 2, la réserve figurant à l'alinéa 1^{er} est à omettre.

Les membres de la Commission décident d'envoyer un courrier au Conseil d'État, afin de l'informer de leur intention de procéder au redressement d'erreurs matérielles qui se sont glissées dans l'article 18 nouveau du projet de loi. La commission parlementaire souhaite d'emblée relever que, tant dans le texte de l'amendement 11 que dans l'article 18 nouveau de la version coordonnée du projet de loi soumis au Conseil d'État, il a été omis d'adapter les références à la nouvelle numérotation des articles telle qu'elle découle des amendements adoptés par la Commission du Développement durable au cours de sa réunion du 13 septembre 2017. Partant, cette erreur matérielle a rendu l'examen de cet amendement difficile et explique les interrogations dont le Conseil d'État fait état dans son avis complémentaire.

En effet, à l'article 18 nouveau, alinéa 1^{er}, les références aux articles 7 et 9 visent respectivement les articles 10 et 12 nouveaux. Par ailleurs, à l'alinéa 2 dudit article, la référence à l'article 4 vise le nouvel article 6.

Quant aux articles 10 et 12, il s'agit respectivement des dispositions relatives à l'introduction de l'obligation de désignation du conducteur par le représentant légal d'une personne morale ainsi que des infractions nouvellement érigées en rapport avec cette obligation. L'article 6 introduit la procédure de l'amende forfaitaire.

Pour rappel, l'amendement 11 avait pour objectif de répondre à l'opposition formelle émise par le Conseil d'État dans son avis du 27 juin 2017 en relation avec le non-respect du principe de non-rétroactivité des peines, en écartant de l'application rétroactive, l'obligation de désignation du conducteur par le représentant légal d'une personne morale (article 10) et les infractions nouvellement érigées en rapport avec cette obligation (article 12). Conformément à l'opposition formelle du Conseil d'État, le second alinéa de l'article 18 nouveau écarte l'application rétroactive de la loi pour le régime de l'amende forfaitaire, en ce que ce régime prévoit une sanction plus lourde en cas de défaut de paiement. Pour les infractions en cause constatées avant l'entrée en vigueur de la nouvelle loi, le montant de l'amende forfaitaire est limité au montant de l'avertissement taxé.

L'application rétroactive de la procédure de l'amende forfaitaire est encore écartée lorsque le tribunal de police est déjà saisi de la citation à prévenu. À ce stade de procédure, il n'appartient plus au procureur d'État, qui entendrait prendre une décision d'amende

forfaitaire, de dessaisir le tribunal de police, de sorte que la procédure devant le tribunal de police doit suivre son cours.

L'intention ne consiste pas à ne pas tenir compte des nouvelles règles procédurales qu'il est prévu d'introduire mais, s'agissant essentiellement d'une loi de procédure, il est proposé que le premier alinéa du nouvel article 18 énonce le principe en vertu duquel les nouvelles dispositions sont d'application immédiate à ces infractions et ce, bien entendu, pour autant que l'action publique relative à ces infractions ne soit pas éteinte soit par le paiement de l'avertissement taxé, soit par une condamnation judiciaire définitive. Il en résulte que la procédure de traitement simplifié des dépassements de la vitesse maximale autorisée est applicable aux infractions déjà constatées au moyen du système CSA, ce qui permettra de désengorger les tribunaux répressifs, mais que la sanction ne peut dépasser le montant de l'avertissement taxé.

Partant, il est proposé de redresser les erreurs matérielles soulevées ci-avant et de laisser, pour le reste, le texte en l'état. L'article 18 (nouveau) se lira donc comme suit :

« **Art. 18.** À l'exception des articles 10 et 12, et sous réserve de l'alinéa 2 du présent article, les dispositions de la présente loi s'appliquent également aux infractions constatées avant son entrée en vigueur au moyen d'appareils automatiques définis à l'article 3 de la loi précitée du 25 juillet 2015, pour lesquelles l'avertissement taxé n'a pas été payé ou qui n'ont pas fait l'objet d'une condamnation judiciaire définitive.

Par dérogation à l'alinéa 1^{er} précédent, les dispositions de l'article 6 relatives à l'amende forfaitaire s'appliquent aux infractions y visées, et ce même si elles ont donné lieu à l'établissement d'un procès-verbal, à condition qu'elles n'aient pas donné lieu à une citation devant le juge répressif compétent. Pour ces infractions, le montant de l'amende forfaitaire correspond au montant de l'avertissement taxé. »

*

Le groupe parlementaire CSV déplore vivement que le montant de l'amende forfaitaire doive être déposé préalablement au dépôt de la réclamation. Monsieur le Ministre rappelle cependant que ce paiement n'intervient qu'après un délai de deux fois 45 jours, au cours duquel aucun paiement anticipé n'est requis et une possibilité de recours existe.

4. Divers

La prochaine réunion aura lieu le 25 janvier 2018.

Luxembourg, le 24 janvier 2018

La Secrétaire,
Rachel Moris

La Présidente,
Josée Lorsché

| Synoptique du projet de loi n°7101 et de l’avis du CE 52.021 du 28 mars 2017 | | |
|--|--|--|
| Projet de loi modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques | Avis du Conseil d'Etat | Version remaniée suite à l’avis du CE |
| Examen des articles | | |
| / | L'examen quant au fond ne donne pas lieu à observation. | / |
| Observations d'ordre légistique | | |
| | <u>Observations générales</u> | |
| / | Il y a lieu d'indiquer avec précision et de manière correcte les textes auxquels il est renvoyé, en commençant par l'article et ensuite, dans l'ordre, le paragraphe, l'alinéa, le point, la lettre et la phrase visés . Ainsi il faut écrire à titre d'exemple : « l'article 6, paragraphe 1", alinéa 1", point 1°, lettre c), deuxième phrase, de la loi », et non pas « la phrase 2 de la lettre c) du point 1 de l'alinéa 1 du premier paragraphe de l'article 6 de la loi ». | Le Conseil d'Etat est suivi. ⇒ Les articles 1 ^{er} , 2, 3, 4 et 5 sont adaptés en ce sens. |
| / | En outre, lorsqu'il est renvoyé à un paragraphe dans le corps du dispositif d'un article, il faut omettre les parenthèses entourant le chiffre faisant référence au paragraphe dont il s'agit. Il convient donc de systématiquement renvoyer au «paragraphe 1» et non pas au « paragraphe (1) » ou encore au « premier paragraphe ». | p.m. |

| | | |
|---|--|---|
| | <p>La référence à une loi ou à un règlement grand-ducal à plusieurs endroits du même dispositif doit en principe comporter l'intitulé complet de l'acte auquel il s'est référé. Toutefois, afin de faciliter la lecture du dispositif, il peut exceptionnellement être recouru à la formule « loi précitée du [...] » ou « règlement précité du [...] » si dans le dispositif il a déjà été fait mention de l'intitulé complet de l'acte visé, à condition toutefois que le dispositif ne comporte pas ou ne sera pas susceptible de comporter à l'avenir de référence à un acte de nature identique et ayant la même date. Il est, partant, indiqué de recourir à cette formule et d'insérer, à travers tout le texte en projet, le terme « précité » ou « précitée » entre la nature et la date de l'acte dont l'intitulé complet a déjà été mentionné. En procédant de cette manière, il y a lieu d'omettre le terme « modifié » ou « modifiée » même si l'acte a déjà fait l'objet de modifications.</p> | <p>Le Conseil d'Etat est suivi.</p> <p>⇒ Les articles 2, 3, 4, 5, 6 et 7 sont adaptés en ce sens.</p> |
| | <p>Article 1^{er}</p> | |
| <p>Art. 1er. A l'article 2 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, la deuxième phrase du deuxième alinéa du paragraphe 4 est remplacée par le libellé suivant: « Les agents de la SNCA et ceux mis à sa disposition qui sont chargés de la réception des examens en vue de l'obtention d'un permis de conduire sont agréés par le ministre. »</p> | <p>Tenant compte de l'observation relevée à l'endroit des observations générales relative aux renvois, il y a lieu d'écrire « Art. 1^{er}. À l'article 2, paragraphe 4, alinéa 2, de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, la deuxième phrase est remplacée par le libellé suivant : [...] ».</p> | <p>La formulation proposée par le Conseil d'Etat est reprise.</p> |
| | <p>Article 2</p> | |
| <p>Art. 2. L'article 4 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est modifié comme suit:</p> | <p>/</p> | <p>/</p> |

| | | |
|--|---|---|
| <p>1. Le troisième alinéa du paragraphe 7 est supprimé.</p> | | |
| <p>2. Un nouvel alinéa 3 est inséré au paragraphe 11 avec le libellé suivant: « Est passible d'un emprisonnement de huit jours à trois ans et d'une amende de 251 à 500.000 euros, ou d'une de ces peines seulement, tout constructeur du secteur automobile qui, au cours des procédures de réception ou des procédures de rappel: - fait une fausse déclaration; - falsifie les résultats des tests de réception ou de conformité en service; - dissimule des données ou des spécifications techniques qui pourraient entraîner un rappel ou un retrait de la réception; - utilise des dispositifs d'invalidation; - refuse l'accès aux informations.»</p> | <p>Au point 2, l'emploi de tirets est à écarter. En effet, la référence à des dispositions introduites de cette manière est malaisée, tout spécialement à la suite d'insertions ou de suppressions de tirets ou de signes opérées à l'occasion de modifications ultérieures. Dès lors, il y a lieu de remplacer les tirets par une subdivision en points, caractérisés par un numéro suivi d'un exposant « ° » (1°, 2°, 3°, ...).</p> | <p>L'observation d'ordre légistique du Conseil d'Etat est reprise.</p> <p>⇒ A l'énumération au point 2 les tirets sont remplacés par des numéros suivis d'un exposant :</p> <p>« 1° fait une fausse déclaration; 2° falsifie les résultats des tests de réception ou de conformité en service; 3° dissimule des données ou des spécifications techniques qui pourraient entraîner un rappel ou un retrait de la réception; 4° utilise des dispositifs d'invalidation; 5° refuse l'accès aux informations. »</p> |
| <p>3. Un nouvel alinéa 4 est inséré au même paragraphe avec le libellé suivant: « Est passible d'un emprisonnement de huit jours à trois ans et d'une amende de 251 à 500.000 euros, ou d'une de ces peines seulement, tout constructeur du secteur automobile qui aura mis sur le marché ou qui aura mis à disposition sur le marché des véhicules routiers ou des éléments ou des composants de véhicules routiers, dont les caractéristiques ne sont conformes à la réception par type. »</p> | <p>Au point 3, il faut conjuguer le verbe « avoir » au présent de l'indicatif.</p> | <p>Le Conseil d'Etat est suivi.</p> <p>⇒ « Est passible d'un emprisonnement de huit jours à trois ans et d'une amende de 251 à 500.000 euros, ou d'une de ces peines seulement, tout constructeur du secteur automobile qui a mis sur le marché ou qui a mis à disposition sur le marché des véhicules routiers ou des éléments ou des composants de véhicules routiers, dont les caractéristiques ne sont pas conformes à la réception par type. »</p> |
| | Article 3 | |

| | | |
|--|---|--|
| <p>Art. 3. L'article 4bis de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est modifié comme suit:</p> <p>1. L'alinéa 1er du paragraphe 1er est remplacé par le libellé suivant :</p> <p>« Les véhicules routiers soumis à l'immatriculation au Luxembourg font l'objet d'un contrôle technique périodique destiné à vérifier leur sécurité technique ainsi que leur conformité réglementaire sur le plan technique et environnemental. Ce contrôle donne lieu à la délivrance par l'organisme qui a effectué le contrôle technique d'un certificat de contrôle technique; ce certificat est délivré à la personne qui a présenté le véhicule routier au contrôle. Le contrôle technique doit être exclusivement exécuté par un inspecteur de contrôle technique, détenteur d'un agrément ministériel conformément au paragraphe 3 de l'article 4quater et qui est directement lié par un contrat de travail à un organisme de contrôle technique agréé conformément au paragraphe 1er de l'article 4ter. Un règlement grand-ducal détermine le contenu du certificat de contrôle technique.»</p> | <p>/</p> | <p>/</p> |
| <p>2. Le point e) sous 1. du quatrième alinéa du paragraphe 1^{er} est remplacé par le libellé suivant:</p> <p>« e) les véhicules à moteur immatriculés comme véhicules à usage spécial autres que les motor-homes dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 3.500 kg ; ».</p> | <p>Au point 2, il faut lire :</p> <p>« Au paragraphe 1^{er}, alinéa 4, point 1, la lettre e) est remplacée par le libellé suivant :</p> <p>« e) les véhicules [...] » ».</p> | <p>L'observation d'ordre légistique du Conseil d'Etat est reprise.</p> |
| <p>3. Le paragraphe 4 est complété <i>in fine</i> par un alinéa nouveau avec le libellé suivant:</p> <p>« En cas d'impossibilité de délivrer un certificat de contrôle technique par voie informatique,</p> | <p>Au point 3, dans le libellé du nouvel alinéa, il y a lieu de substituer le mot « périodicité » par le mot « période ». Par ailleurs, les nombres s'écrivent en toutes lettres. Partant, il y a lieu d'écrire :</p> | <p>L'observation d'ordre légistique du Conseil d'Etat est reprise.</p> |

| | | |
|--|--|-------------------------------------|
| <p>l'organisme de contrôle technique peut, sauf en cas de constatation d'une ou de plusieurs déficiences ou non-conformités critiques, établir un certificat de contrôle technique provisoire valable pour une périodicité de 28 jours. Si une déficence critique est détectée, le véhicule est interdit à la circulation conformément à l'alinéa 3 point 1. L'organisme de contrôle technique prend toutes les diligences pour faire tenir le certificat de contrôle dans les meilleurs délais et au plus tard 28 jours après passage au contrôle technique, au propriétaire ou au détenteur du véhicule.»</p> | <p>« 3. Le paragraphe 4 est complété <i>in fine</i> par un alinéa nouveau avec le libellé suivant : « En cas d'impossibilité [...] valable pour une période de vingt-huit jours. Si une déficence critique est détectée, le véhicule est interdit à la circulation conformément à l'alinéa 3, point 1. [...] au plus tard vingt-huit jours après passage [...] » ».</p> | |
| | <p>Article 4</p> | |
| <p>Art. 4. L'article 4^{ter} de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est modifié comme suit: 1. Un nouveau point 8 est introduit à l'alinéa 1er du paragraphe 1er. « 8. avoir une preuve de paiement dudit agrément. »</p> | <p>/</p> | <p>/</p> |
| <p>2. Le paragraphe 1er est complété in fine par un alinéa nouveau avec le libellé suivant: « L'agrément ministériel en tant qu'organisme de contrôle technique de véhicules routiers est strictement personnel et incessible.»</p> | <p>Au point 2, il faut mettre le terme « in fine » au format italique.</p> | <p>Le Conseil d'Etat est suivi.</p> |
| <p>3. L'alinéa 3 du paragraphe 4 est remplacé par le libellé suivant: « La procédure d'instruction de la demande est sanctionnée par une décision du ministre après avoir demandé l'avis motivé de la commission du contrôle technique dont les membres sont nommés par le ministre. En vue de l'instruction des dossiers, elle peut s'entourer de toutes les informations requises</p> | <p>/</p> | <p>/</p> |

| | | |
|---|------------------|---|
| <p>et s'adjoindre d'experts. La composition, les attributions, les modalités de fonctionnement ainsi que l'indemnité dont les membres de la commission ont droit, sont précisées par règlement grand-ducal. Le montant de l'indemnité par membre ne peut pas dépasser le montant de 75 euros par séance.»</p> | | |
| <p>4. L'alinéa 4 du paragraphe 4 est remplacé par le libellé suivant: « Les frais relatifs à l'instruction des demandes en vue de l'obtention d'un agrément sont à charge de l'organisme qui a introduit la demande. Le montant dû dans le cadre d'un agrément ne peut pas dépasser la somme de 1.100 euros correspondant au nombre 100 de l'indice des prix à la consommation. Les frais sont fixés par règlement grand-ducal.»</p> <p>5. A l'alinéa 2 du paragraphe 6 la référence « n°65/2008 » est remplacée par la référence « n°765/2008 ».</p> | / | / |
| | Article 5 | |
| <p>Art. 5. L'alinéa 5 du paragraphe 2 de l'article 4^{quater} de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par libellé suivant: « Il est institué une commission d'examen dont les membres sont nommés par le ministre ayant la Formation professionnelle dans ses attributions. La composition, les attributions, les modalités de fonctionnement ainsi que l'indemnité dont les membres de la commission ont droit, sont précisées par règlement grand-ducal. Le montant de l'indemnité par membre ne peut pas dépasser le montant de 75 euros par séance.»</p> | / | / |

| | Article 6 | |
|---|---|---|
| Art. 6. A l'article 13 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée, le paragraphe 1 ^{er} est complété <i>in fine</i> par un alinéa nouveau avec le libellé suivant: « Les dispositions du présent paragraphe s'appliquent également en cas d'interdiction de conduire provisoire prévue au paragraphe 3 ainsi qu'en cas de demande de mainlevée de l'interdiction de conduire provisoire dans les conditions de l'article 14. » | / | / |
| | Article 7 | |
| Art. 7. L'article 14 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est modifié comme suit : 1. Au cinquième alinéa, la référence au point 14 de l'article 13 figurant au point 2 est remplacée par une référence au paragraphe 13 de l'article 13 ; 2. Au sixième alinéa, la référence au paragraphe 14 de l'article 13 est remplacée par une référence au paragraphe 13 de l'article 13. | Par souci de clarté, il est indiqué d'écrire : « Art. 7. L'article 14 de la loi précitée du 14 février 1955 est modifié comme suit : 1. À l'alinéa 5, point 2°, les termes « du point 14 de l'article 13 » sont remplacés par les termes « de l'article 13, paragraphe 13 » ; 2. À l'alinéa 6, les termes « au paragraphe 14 de l'article 13 » sont remplacés par les termes « à l'article 13, paragraphe 13 » ». | L'observation d'ordre légistique du Conseil d'Etat est reprise. |

Synoptique des amendements au projet de loi n°7111 adoptés le 13 septembre 2017 et de l'avis complémentaire du CE 52.035 du 28 novembre 2017

| | | |
|---|---|--|
| <p>Projet de loi modifiant</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) la loi modifiée du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés 2) la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques 3) la loi du 19 décembre 2008 ayant pour objet la coopération interadministrative et judiciaire et le renforcement des moyens de l'Administration des contributions directes, de l'Administration de l'enregistrement et des domaines et de l'Administration des douanes et accises 4) la loi modifiée du 23 février 2010 relative à l'application du principe de reconnaissance mutuelle aux sanctions pécuniaires 5) la loi du 5-15 septembre 1807 relative au Mode de recouvrement des frais de justice au profit du Trésor public, en matière criminelle, correctionnelle et de police | <p>Avis complémentaire du Conseil d'Etat</p> | <p>Version remaniée suite à l'avis complémentaire du CE</p> |
| | <p>Observations générales</p> | |
| | <p>Observations d'ordre légistique <i>Il y a lieu d'indiquer avec précision et de manière correcte les textes auxquels il est renvoyé, en commençant par l'article et ensuite, dans l'ordre, le paragraphe, l'alinéa, le point, la lettre et la phrase visés. Ainsi il faut écrire à titre d'exemple : « l'article 6, paragraphe 1er, alinéa 1er, point 1°, lettre c), deuxième phrase, [de la loi] », et non pas « la phrase 2 de la</i></p> | <p>Les observations d'ordre légistique du Conseil d'Etat sont reprises.</p> <p>⇒ Articles 3 et 5</p> |

| | | |
|--|--|--|
| | <i>lettre c) du point 1 de l'alinéa 1 du premier paragraphe de l'article 6 [de la loi] ».</i> | |
| | <i>À l'occasion du remplacement d'articles dans leur intégralité ou de l'insertion d'articles, le texte nouveau est précédé de l'indication du numéro correspondant qui est souligné, au lieu d'être mis en gras, pour mieux le distinguer du numéro des articles de l'acte modificatif.</i> | Les observations d'ordre légistique du Conseil d'Etat sont reprises. ⇒ Articles 6, 8, 10, 12 et 15 |
| | Amendement 1 portant insertion d'un nouvel article 1^{er} | |
| Le nouvel article 1 ^{er} se lira comme suit : <u>Art. 1^{er}. A l'article 1^{er}, paragraphe 2, de la loi modifiée du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés, le dernier alinéa est remplacé par le libellé suivant :</u> <u>« En vue d'assurer le fonctionnement du système CSA, le Centre a pour mission le traitement des infractions, la gestion des contestations et des réclamations ainsi que les travaux et services administratifs inhérents au système CSA. »</u> | L'amendement 1 modifie le second alinéa du second paragraphe de l'article 1 ^{er} de la loi modifiée du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés en étendant les compétences du Centre de contrôle et de sanction des infractions routières (ci-après « Centre ») à la gestion des réclamations introduites par les personnes péuniairement redevables. La modification est à voir en relation avec l'amendement 5 qui introduit dans la loi précitée du 25 juillet 2015 un nouvel article 6 qui prévoit une réclamation contre la décision d'amende forfaitaire prononcée par le procureur d'État. Les auteurs de l'amendement expliquent que cette réclamation doit être adressée au procureur d'État appelé à statuer sur ce recours, mais que la gestion des réclamations est confiée au Centre «pour des raisons d'ordre pratique». En principe, il n'appartient pas au Conseil d'État de se prononcer sur la manière dont le législateur entend organiser la gestion «administrative» des réclamations en la matière. La répartition des compétences envisagée suscite toutefois des questions sur la direction de la gestion des réclamations et sur la responsabilité, étant donné que le Centre est placé sous l'autorité du ministre ayant la Police dans ses attributions, alors que le traitement des réclamations relève de la seule compétence du procureur d'État qui relève du | Il est proposé de reprendre la proposition du Conseil d'Etat. ⇒ L'article 1 ^{er} se lira donc comme suit : Art. 1^{er}. A l'article 1 ^{er} , paragraphe 2, de la loi modifiée du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés, le dernier alinéa est remplacé par le libellé suivant : « En vue d'assurer le fonctionnement du système CSA, le Centre a pour mission le traitement des infractions, la gestion des contestations et des réclamations ainsi que les travaux et services administratifs inhérents au système CSA. Le traitement des réclamations est opéré sous le contrôle du procureur d'État à qui elles ont été notifiées.» |

| | | |
|--|--|---|
| | <p>pouvoir judiciaire. Le Conseil d'État propose d'ajouter la phrase suivante : « Le traitement des réclamations est opéré sous le contrôle du procureur d'État à qui elles ont été notifiées ».</p> | |
| | <p>Amendement 2 portant sur l'article 1^{er} initial (nouvel article 2)</p> | |
| <p>Le nouvel article 2 se lira comme suit :</p> <p>Art. 2. L'article 2 de la loi précitée du 25 juillet 2015 est modifié comme suit :</p> <p>1. Au paragraphe 1^{er}, le point 3. est remplacé par le libellé suivant : « 3. traiter les infractions visées au présent article en vue de décerner et de gérer les avertissements taxés visés à l'article 15 de la loi précitée du 14 février 1955 et les amendes forfaitaires prévues à l'article 6; ».</p> <p>2. Au <u>même</u> paragraphe 1^{er}, le point 5. est remplacé par le libellé suivant : « 5. gérer les courriers des personnes concernées en relation avec les avertissements taxés qui leur sont envoyés et les amendes forfaitaires; ».</p> | / | / |
| <p><u>3. Au paragraphe 1^{er}, après le point 5. est inséré un nouveau point 6. avec la teneur suivante : « 6. gérer les dépôts visés à l'article 6, paragraphe 3, alinéa 5 ; ».</u></p> | <p>L'amendement 2, portant sur l'article 1^{er} initial, apporte des compléments à l'article 2 de la loi précitée du 25 juillet 2015, relatif aux finalités du système de contrôle et de sanctions automatisés. Le système couvrira désormais la gestion des dépôts visés à l'article 6, paragraphe 3, alinéa 5, c'est-à-dire du montant de l'amende forfaitaire versée sur le compte de la Police grand-ducale. <u>Dans les observations à l'endroit de</u></p> | <p>Au vu des observations du Conseil d'Etat à l'endroit de l'amendement 5, il est proposé de suivre le Conseil d'Etat et de remplacer au paragraphe 3 ci-dessous le terme « dépôts » par celui de « consignations ».</p> <p>3. Au paragraphe 1^{er}, après le point 5. est inséré un nouveau point 6. avec la teneur suivante :</p> |

| | | |
|---|---|---|
| | l'amendement 5, le Conseil d'État proposera une formulation différente pour la consignation du montant de l'amende forfaitaire. Cette formulation nouvelle devra également être utilisée dans le cadre de l'amendement 2. | « 6. gérer les dépôts consignations visés à l'article 6, paragraphe 3, alinéa 5 ; ». |
| 4. L'ancien point 6. du paragraphe 1^{er} est renuméroté 7. | / | / |
| 5. Le paragraphe 1^{er} est complété <i>in fine</i> par un point 8., libellé comme suit : « 8. transmettre à l'Administration de l'enregistrement et des domaines les données nécessaires pour procéder, le cas échéant, au recouvrement des amendes forfaitaires. » | Une seconde finalité qui est ajoutée consiste dans la transmission à l'Administration de l'enregistrement et des domaines des données nécessaires pour procéder au recouvrement des amendes forfaitaires. Le Conseil d'État marque son accord avec cette extension des missions. | / |
| 6. Au paragraphe 3, la dénomination de « Code d'instruction criminelle » est remplacée par « Code de procédure pénale ». | / | / |
| | Observation d'ordre légistique <i>La computation et le déplacement d'articles, de paragraphes, de groupements d'articles ou d'énumérations, tout comme les changements de numérotation des différents éléments du dispositif d'un acte autonome existant, sont absolument à éviter 1. Ces procédés, dits de «dénomérotation», ont en effet pour conséquence que toutes les références aux anciens numéros ou dispositions concernés deviennent inexactes et nécessitent de ce fait une modification du dispositif comportant les articles renumérotés aux fins de remplacer chaque renvoi devenu erroné.</i> <i>L'insertion de nouveaux articles, paragraphes, énumérations ou groupements d'articles se fait en utilisant des numéros indexés (Art. 5-2) ou suivis de qualificatifs, tels que bis, ter, etc. Tenant compte de ce qui précède, le Conseil d'État suggère de libeller l'article 2, dans sa teneur amendée, comme suit :</i> « Art. 2. L'article 2 de la loi précitée du 25 juillet 2015 est | Il est proposé de <u>ne pas donner suite à l'observation d'ordre légistique du Conseil d'Etat</u> . En effet, dans aucun texte légal ou réglementaire, il est fait référence aux points 2 et suivants de l'article 2 de la loi du 25 juillet 2015, de sorte que l'observation du Conseil d'Etat est sans objet. |

| | | |
|--|--|---|
| | <p><i>modifié comme suit :</i></p> <p>1. [...].</p> <p>[...]</p> <p>3. Au paragraphe 1er, après le point 5. est inséré un nouveau point 5bis. avec la teneur suivante :</p> <p>« 5bis. gérer les dépôts visés à l'article 6, paragraphe 3, alinéa 5 ; ».</p> <p>4. L'ancien point 6. du paragraphe 1er est renuméroté 7.</p> <p>5. 4. Le paragraphe 1er est complété in fine par un point 8.7., libellé comme suit :</p> <p>« 8. 7. transmettre à l'Administration de l'enregistrement et des domaines les données nécessaires pour procéder, le cas échéant, au recouvrement des amendes forfaitaires. »</p> <p>6. 5. Au paragraphe 3, la dénomination de « Code d'instruction criminelle » est remplacée par « Code de procédure pénale ». »</p> | |
| | Amendement 3 portant sur insertion d'un nouvel article 3 | |
| / | Sans observation. | / |
| | Amendement 4 portant sur l'article 2 initial (nouvel article 4) | |
| <p>Le nouvel article 4 se lira comme suit :</p> <p>Art. 4. A l'article 4 de la loi précitée du 25 juillet 2015, le paragraphe 3 est remplacé par le libellé suivant :</p> <p>« (3) Par le paiement spontané de l'avertissement taxé prévu à l'article 5 ou de l'amende forfaitaire prévue à l'article 6, paragraphe 3, la personne pécuniairement responsable conformément au paragraphe 1^{er} reconnaît avoir commis</p> | Sans observation. | / |

| | | |
|---|---|------|
| <p>l'infraction. Dans ce cas les dispositions de l'alinéa 1^{er} de l'article 14<i>bis</i> de la loi précitée du 14 février 1955 sont d'application. Il en est de même en cas de condamnation judiciaire du conducteur du véhicule au moment de l'infraction.</p> <p>En cas de poursuite, en cette qualité, de la personne pécuniairement redevable devant la juridiction compétente pour statuer sur l'infraction, celle-ci ne pourra retenir sa responsabilité pénale et ne pourra que prononcer une condamnation à régler un montant équivalent à celui de l'amende encourue par le conducteur pénalement responsable. Les règles sur la contrainte judiciaire ne sont pas applicables à cette condamnation. »</p> | | |
| | <p>Amendement 5 portant sur l'article 4 initial (nouvel article 6)</p> | |
| | <p>L'amendement sous examen, portant sur l'article 4 initial, apporte des modifications substantielles à l'article 6 de la loi précitée du 25 juillet 2015. Ces modifications organisent les suites à réserver au non-paiement de l'avertissement taxé et instaurent une procédure de réclamation contre l'amende forfaitaire prononcée par le procureur d'État.</p> <p>En ce qui concerne l'<u>articulation du nouveau dispositif</u>, le Conseil d'État relève que l'article 6, dans sa teneur nouvelle, est très long et qu'il porte sur une suite d'étapes procédurales, paiement ou non-paiement de l'avertissement taxé, imposition d'une amende forfaitaire, information de la personne pécuniairement redevable, recouvrement par l'Administration de l'enregistrement et des domaines en cas de non-contestation, réclamation éventuelle, suites à</p> | p.m. |

| | | |
|---|---|---|
| | <p>réserver par le procureur d'État à une réclamation et citation éventuelle devant le tribunal de police. Dans un souci, non seulement de lisibilité, mais également de logique et de cohérence, le Conseil d'État recommande aux auteurs de scinder le dispositif légal en plusieurs articles portant, chacun, sur une des étapes de la procédure, ou, à tout le moins, de séparer le paragraphe 3 en plusieurs paragraphes. Il relève encore que le titre de l'article 6, qui parle du « paiement de l'avertissement taxé », est tout à fait inadapté au dispositif tel qu'issu des amendements. D'une façon plus générale, le Conseil d'État fait observer que l'articulation des différents articles de la loi n'est pas logique ; ainsi, la procédure de réclamation est organisée à l'article 5, alors que le droit de contestation, préalable à la réclamation, figure à l'article 8.</p> | |
| <p>Le nouvel article 6 se lira comme suit :</p> <p>Art. 6. L'article 6 de la loi précitée du 25 juillet 2015 est remplacé par le libellé suivant :</p> <p>« Art. 6. Paiement de l'avertissement taxé (1) Le paiement de l'avertissement taxé doit intervenir dans un délai de <u>quarante-cinq</u> jours par versement ou par virement au compte postal ou bancaire indiqué dans le courrier prévu par l'article 5 ou par carte bancaire. Le délai de <u>quarante-cinq</u> jours court à partir de la date du courrier prévu par l'article 5. A défaut de paiement ou de contestation dans le délai de <u>quarante-cinq</u> jours prévu à l'alinéa précédent, l'information prévue à l'article 5 est envoyée à la personne pécuniairement responsable conformément à l'article 4, paragraphe 1^{er}, par lettre recommandée, avec</p> | <p>En ce qui concerne le fond, <u>le Conseil d'État marque son accord</u> avec les modifications qui répondent à des critiques qu'il avait formulées dans son avis du 27 juin 2017. Il s'agit de la prise en considération, au nouveau paragraphe 2, de l'hypothèse de l'avertissement taxé décerné pour une infraction donnant lieu à une réduction de points sur le permis de conduire, de la détermination du montant de l'amende forfaitaire et de la consécration de la compétence du procureur d'État pour adopter la décision imposant une amende forfaitaire, au paragraphe 3.</p> | / |

| | | |
|--|---|---|
| <p>des précisions quant aux conséquences en cas de non-paiement dans un délai de <u>quarante-cinq</u> jours à partir de la date où la personne concernée a accepté la lettre recommandée ou, à défaut, à partir du jour de la présentation de la lettre recommandée ou du jour du dépôt de l'avis par le facteur des postes. Le modèle de la prédite lettre est fixé par règlement grand-ducal.</p> <p><u>(2) A défaut de paiement ou de contestation dans le délai de quarante-cinq jours prévu au paragraphe 1^{er}, alinéa 2, de l'avertissement taxé décerné pour une infraction donnant lieu à une réduction de points sur le permis de conduire, l'avertissement taxé est remplacé par un procès-verbal en application de l'article 15, alinéa 4, de la loi précitée du 14 février 1955.</u></p> | | |
| <p><u>(3) A défaut de paiement ou de contestation dans le délai de quarante-cinq jours prévu au paragraphe 1^{er}, alinéa 2, de l'avertissement taxé décerné pour une infraction ne donnant pas lieu à une réduction de points sur le permis de conduire, l'avertissement taxé n'est, par dérogation à l'article 15, alinéa 4, de la loi précitée du 14 février 1955, pas remplacé par un procès-verbal, et la personne pécuniairement responsable est déclarée redevable, sur décision écrite du procureur d'État, d'une amende forfaitaire correspondant au double du montant de l'avertissement taxé. Sous réserve de la réclamation formée conformément à l'alinéa 5, la décision d'amende forfaitaire du procureur d'État vaut titre exécutoire. La personne pécuniairement responsable est avisée de la décision d'amende forfaitaire, ainsi que du droit</u></p> | <p>Au paragraphe 3 de l'article 6 est encore introduite une procédure de réclamation contre la décision imposant l'amende forfaitaire. Cette procédure soumet la recevabilité de la réclamation à la consignation, au préalable, du montant de l'amende forfaitaire. Ce mécanisme est inspiré des dispositions similaires du code de procédure pénale français auquel le Conseil d'État avait, d'ailleurs, fait référence dans son avis du 27 juin 2017. Aussi le Conseil d'État est-il en mesure de lever l'opposition formelle qu'il avait formulée dans l'avis en question.</p> | / |

| | | |
|---|--|---|
| <p><u>de réclamation contre cette décision, par lettre recommandée.</u></p> <p>L'amende forfaitaire est payable dans un délai de trente jours à partir de la date où la personne concernée a accepté la lettre recommandée ou, à défaut, à partir du jour de la présentation de la lettre recommandée ou du jour du dépôt de l'avis par le facteur des postes.</p> | | |
| <p><u>A défaut de paiement dans le délai prévu à l'alinéa précédent, l'amende forfaitaire est recouvrée par l'Administration de l'enregistrement et des domaines. Celle-ci bénéficie pour ce recouvrement du droit de procéder à une sommation à tiers détenteur conformément à l'article 8 de la loi modifiée du 27 novembre 1933 concernant le recouvrement des contributions directes, des droits d'accise sur l'eau-de-vie et des cotisations d'assurance sociale.</u></p> <p><u>L'action publique est éteinte par le paiement de l'amende forfaitaire. Sauf en cas de réclamation formée conformément à l'alinéa suivant, l'amende forfaitaire se prescrit par deux années révolues à compter du jour de la décision d'amende forfaitaire.</u></p> | <p><i>Observation d'ordre légistique</i></p> <p><i>En ce qui concerne l'article 6, paragraphe 3, le Conseil d'État signale que dans le cadre de renvois, l'utilisation d'adjectifs tels que « précédent » ou « suivant » sont à écarter. Si ces adjectifs figurent dans un renvoi sans indication du numéro d'alinéa, l'insertion d'une nouvelle disposition à l'occasion d'une modification ultérieure peut avoir pour conséquence de rendre le renvoi inexact. Il y a dès lors lieu de remplacer au paragraphe 3, alinéa 3, les termes « alinéa précédent » par les termes « alinéa 2 » et à l'alinéa 4 les termes « alinéa suivant » par ceux de « alinéa 5 ».</i></p> | <p>Il est fait droit à l'observation d'ordre légistique du Conseil d'Etat.</p> |
| <p><u>La décision d'amende forfaitaire est considérée comme non avenue si, au cours du délai prévu à l'alinéa 2, la personne pécuniairement responsable notifie au procureur d'État une réclamation écrite, motivée, accompagnée de l'avis sur la décision d'amende forfaitaire ou des renseignements permettant de l'identifier. La réclamation doit encore être accompagnée de la justification du dépôt du montant de l'amende</u></p> | <p>En ce qui concerne la formulation, le Conseil d'État propose, afin d'éviter une confusion avec un paiement volontaire, le recours aux termes « consignation auprès de la police », de préférence à ceux de « dépôt du montant ... sur le compte de la police ».</p> | <p>Il est proposé de suivre le Conseil d'Etat et de recourir aux termes « consignation auprès de la police ».</p> <p>En conséquence, l'alinéa 5 du paragraphe 3 de l'article 6 se lira comme suit :</p> <p>« La décision d'amende forfaitaire est considérée comme non avenue si, au cours du délai prévu à l'alinéa 2, la personne pécuniairement responsable notifie au</p> |

| | | |
|---|--|--|
| <p><u>forfaitaire sur le compte de la Police grand-ducale</u> indiqué dans l'avis sur la décision d'amende forfaitaire. Ces formalités sont prescrites sous peine d'irrecevabilité de la réclamation.</p> | | <p>procureur d'Etat une réclamation écrite, motivée, accompagnée de l'avis sur la décision d'amende forfaitaire ou des renseignements permettant de l'identifier. La réclamation doit encore être accompagnée de la justification du dépôt de la consignation auprès de la Police grand-ducale du montant de l'amende forfaitaire sur le compte de la Police grand-ducale indiqué dans l'avis sur la décision d'amende forfaitaire. Ces formalités sont prescrites sous peine d'irrecevabilité de la réclamation. »</p> |
| <p><u>Le procureur d'État, sauf s'il renonce à l'exercice des poursuites, cite la personne concernée devant le tribunal de police, qui statue sur l'infraction en dernier ressort. En cas de condamnation, le montant de l'amende prononcée ne peut pas être inférieur au montant de l'amende forfaitaire. En cas de classement sans suite ou d'acquittement, s'il a été procédé au dépôt, le montant du dépôt est restitué à la personne à qui avait été adressé l'avis sur la décision d'amende forfaitaire ou ayant fait l'objet des poursuites. Il est imputé sur l'amende prononcée et sur les frais de justice éventuels en cas de condamnation.</u></p> | / | / |
| <p>(4) Pour autant qu'il n'y soit pas dérogé par la présente loi, les dispositions des alinéas 4 à 8 de l'article 15 de la loi précitée du 14 février 1955 s'appliquent. »</p> | / | / |
| | <p>Amendement 6 portant insertion d'un nouvel article 7</p> | |
| <p>Le nouvel article 7 sera libellé comme suit :</p> | <p>Sans observation.</p> | / |

| | | |
|---|--|--|
| <p>Art. 7. A l'article 7 de la loi précitée du 25 juillet 2015, le nombre « 45 » est remplacé par le terme « quarante-cinq ».</p> | | |
| | <p>Amendement 7 portant sur l'article 6 initial (nouvel article 9)</p> | |
| <p>Le nouvel article 9 se lira comme suit :</p> <p>Art. 9. L'article 8 de la loi précitée du 25 juillet 2015 est modifié comme suit :</p> <p>1. Le <u>paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}</u>, est remplacé par le libellé suivant :</p> | <p>L'amendement sous examen modifie l'article 8 de la loi précitée du 25 juillet 2015 portant sur le droit de contestation.</p> | / |
| <p>« (1) En application de l'article 4, paragraphe 2, la personne pécuniairement responsable dans les conditions prévues à l'article 4, paragraphe 1^{er}, peut, dans un délai de <u>quarante-cinq</u> jours contester être l'auteur de l'infraction. Ce délai court à partir de la date du courrier prévu par l'article 5, respectivement à partir du jour où la personne concernée a accepté la lettre recommandée prévue à l'alinéa 2 du paragraphe 1^{er} de l'article 6 ou, à défaut, à partir du jour de la présentation de ladite lettre recommandée ou du jour du dépôt de l'avis par le facteur des postes. »</p> | <p>À l'alinéa 1^{er} du paragraphe 1^{er} est précisé le point de départ du délai dans lequel la personne pécuniairement redevable peut contester être l'auteur de l'infraction. <u>Le Conseil d'État marque son accord</u> avec les précisions apportées.</p> | / |
| <p>2. Au paragraphe 1^{er}, alinéa 2, la phrase introductive est remplacée par le libellé suivant : « A cette fin, elle retourne le formulaire de contestation, dûment rempli et signé, au Centre et accompagné de l'un des documents suivants : »</p> | <p>À l'alinéa 2 du paragraphe 1^{er}, l'exigence de l'envoi de la contestation, par lettre recommandée, est abandonnée. Le Conseil État préconise le recours aux termes <u>« adresser le formulaire de contestation », de préférence au verbe « retourner »</u>. La méthode de transmission est fixée au point 4).</p> | <p>Le Conseil d'Etat est suivi dans sa proposition de texte et la phrase introductive de l'alinéa 2 du paragraphe 1^{er} se lira dès lors comme suit :</p> <p>« A cette fin, elle retourne adresse le formulaire de contestation, dûment rempli et signé, au Centre et accompagné de l'un des documents suivants: ».</p> |
| <p>3. Au paragraphe 1^{er}, alinéa 2, le point 2. est</p> | <p><u>Le Conseil d'État marque son accord</u> avec l'ajout, au</p> | / |

| | | |
|---|--|--|
| <p>remplacé par le libellé suivant : « 2. d'une attestation écrite, datée et signée de la main de son auteur précisant les nom, prénoms, date de naissance, sexe et adresse de la personne qu'elle désigne comme conducteur du véhicule au moment de l'infraction; »</p> | <p>paragraphe 1^{er}, alinéa 2, point 2), d'une référence à la date de naissance du conducteur du véhicule.</p> | |
| <p>4. Le paragraphe 1^{er} est complété <i>in fine</i> par un nouvel alinéa avec la teneur suivante : « La contestation peut également être adressée de façon dématérialisée par le biais de la plateforme interactive sécurisée de l'État. Elle doit comporter une signature électronique avancée sur base d'un certificat qualifié. Cette contestation dématérialisée produit les mêmes effets que l'envoi du formulaire de contestation par lettre recommandée, accompagnée d'un avis de réception. »</p> | <p>La suppression, au point 4), d'une référence à la valeur d'une transmission dématérialisée est <u>justifiée</u>, en l'absence de plus-value normative de cette affirmation.</p> | / |
| | <p><u>Amendement 8 portant sur l'article 8 initial (nouvel article 11)</u></p> | |
| <p>Le nouvel article 11 se lira comme suit :</p> <p>Art. 11. L'article 9 de la loi précitée du 25 juillet 2015 est modifié comme suit :</p> <p>1. Les références aux « articles 5 et 7 » sont remplacées par « articles 5 à 7 » <u>et celles aux articles 6, 7 et 8 » par « articles 6 à 8 ».</u></p> | <p>Sans observation.</p> | / |
| <p><u>2. Le renvoi à la « loi du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière est remplacé par la « loi modifiée du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations</u></p> | <p><i>Observation d'ordre légistique</i> <i>Il n'est pas de mise de procéder à la modification expresse de l'intitulé d'un acte auquel il s'est référé, aux seules fins d'y insérer le terme « modifiée » pour souligner que l'acte a déjà fait l'objet de modifications. Le point 2 est dès lors à omettre.</i></p> | <p>L'observation d'ordre légistique du Conseil d'Etat est reprise.</p> <p>⇒ Le point 2 est supprimé.</p> |

| | | |
|--|--|---|
| <u>concernant les infractions en matière de sécurité routière ».</u> | | |
| <p>3. L'article 9 est complété <i>in fine</i> par un nouvel alinéa libellé comme suit :</p> <p>« Par dérogation aux dispositions prévues à l'article 6, paragraphe 3, alinéa 3, le recouvrement de l'amende forfaitaire visée à l'article 6, paragraphe 3, peut également se faire conformément à la loi <u>modifiée</u> du 23 février 2010 relative à l'application du principe de la reconnaissance mutuelle aux sanctions pécuniaires ; si la personne concernée réside dans un pays tiers à l'Union européenne et ne possède pas de biens ni de revenus au Luxembourg, le recouvrement se fait conformément aux conventions internationales applicables.»</p> | / | / |
| | Amendement 9 portant insertion d'un nouvel article 13 | |
| <p>Le nouvel article se lira comme suit :</p> <p><u>Art. 13. A l'article 2bis, paragraphe 2, alinéa 2, de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, les termes « dans les 45 jours suivant la constatation de l'infraction » sont supprimés.</u></p> | Sans observation. | / |
| | Amendement 10 portant sur l'article 10 initial (nouvel article 14) | |
| Le nouvel article 14 se lira comme suit : | Le Conseil d'État marque son accord avec la référence, à l'article 17, paragraphe 1 ^{er} , de la loi modifiée du 14 février | / |

| | | |
|---|--|---|
| <p>Art. 14. A l'article 17, paragraphe 1^{er}, de la <u>loi précitée du 14 février 1955</u> sont apportées les modifications suivantes :</p> <p>1. <u>L'alinéa 1^{er}</u> est complété <i>in fine</i> par un nouveau point <u>6</u> avec la teneur suivante : « 6) l'amende forfaitaire prévue par la loi modifiée du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés n'a pas été payée dans le délai imparti <u>et ne fait pas l'objet d'une réclamation.</u> »</p> <p>2. <u>L'alinéa 2</u> est complété <i>in fine</i> par un nouveau point <u>5</u> avec la teneur suivante : « 5) l'amende forfaitaire prévue par la loi modifiée du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés n'a pas été payée dans le délai imparti <u>et ne fait pas l'objet d'une réclamation.</u> »</p> | <p>1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, à l'acte de réclamation.</p> <p>Il prend encore note de la volonté de la commission parlementaire, exprimée dans le commentaire de l'amendement, de maintenir l'instrument de l'immobilisation du véhicule en cas de non-paiement de l'amende forfaitaire. Le Conseil d'État ne peut que réitérer sa mise en garde quant à la compatibilité de ce régime avec le droit européen.</p> | |
| | <p>Amendement 11 portant sur l'article 14 initial (nouvel article 18)</p> | |
| <p>Le nouvel article 18 se lira comme suit :</p> <p><u>Art. 18. A l'exception des articles 7 et 9 et sous réserve de l'alinéa 2 du présent article, les dispositions de la présente loi s'appliquent également aux infractions constatées avant son entrée en vigueur au moyen d'appareils automatiques définis à l'article 3 de la loi précitée du 25 juillet 2015, pour lesquelles l'avertissement taxé n'a pas été payé ou qui n'ont pas fait l'objet d'une condamnation judiciaire définitive.</u> <u>Par dérogation à l'alinéa précédent, les</u></p> | <p>L'amendement sous rubrique, portant sur l'article 14 initial, qui devient le nouvel article 18 de la loi du 25 juillet 2015, vise à répondre à l'opposition formelle émise par le Conseil d'État, dans son avis du 27 juin 2017, en relation avec le non-respect du principe de non-rétroactivité des peines.</p> <p>Le Conseil d'État comprend que les auteurs ont voulu exclure une application rétroactive pour le régime de l'amende forfaitaire en ce que ce régime prévoit une sanction plus lourde en cas de défaut de paiement. Pour cette raison, il est prévu, dans la dernière phrase du second alinéa du nouvel article 18, que le montant de l'amende forfaitaire correspondra au montant de l'avertissement taxé.</p> | <p>D'emblée, il y a lieu de relever que tant dans le texte de l'amendement 11 que dans l'article 18 nouveau de la version coordonnée du projet de loi sous examen, soumis au Conseil d'Etat, il a été omis d'adapter les références à la nouvelle numérotation des articles telle qu'elle découle des amendements adoptés par la Commission du Développement durable.</p> <p>Partant, suite à cette erreur matérielle, l'examen de cet amendement s'est avéré difficile et explique les interrogations dont le Conseil d'Etat fait état dans son avis.</p> <p>En effet, à l'article 18 (nouveau), alinéa 1^{er}, les références aux articles 7 et 9 visent en effet</p> |

dispositions de l'article 4 relatives à l'amende forfaitaire s'appliquent aux infractions y visées, et ce même si elles ont donné lieu à l'établissement d'un procès-verbal, à condition qu'elles n'aient pas donné lieu à une citation devant le juge répressif compétent. Pour ces infractions, le montant de l'amende forfaitaire correspond au montant de l'avertissement taxé. »

Le Conseil État s'interroge sur les références retenues dans le dispositif et sur la formulation des dérogations. L'article 7 du projet de loi tel qu'issu des amendements, formellement excepté, se limite à opérer un redressement rédactionnel. L'article 9 modifie l'article 8 de la loi précitée du 25 juillet 2015 en ce qui concerne la procédure de la contestation. Si la volonté des auteurs de l'amendement est de ne pas tenir compte de ces nouvelles règles procédurales, le Conseil d'État n'en saisit pas le bien-fondé. L'articulation des alinéas 1er et 2 est déficiente, étant donné que l'alinéa 1er contient une réserve expresse de l'alinéa 2 qui, de son côté, constitue une règle dérogatoire à l'alinéa 1^{er}. Au regard de la formulation de l'alinéa 2, la réserve figurant à l'alinéa 1er est à omettre.

respectivement les articles 10 et 12 nouveaux. Par ailleurs, à l'alinéa 2 dudit article, la référence à l'article 4 vise le nouvel article 6.

Quant aux articles 10 et 12, il s'agit respectivement des dispositions relatives à l'introduction de l'obligation de désignation du conducteur par le représentant légal d'une personne morale ainsi que des infractions nouvellement érigées en rapport avec cette obligation. L'article 6 introduit la procédure de l'amende forfaitaire.

L'amendement proposé répond à l'opposition formelle émise par le Conseil d'Etat dans son avis du 27 juin 2017 en relation avec le non-respect du principe de non-rétroactivité des peines, en écartant de l'application rétroactive, l'obligation de désignation du conducteur par le représentant légal d'une personne morale (article 10) et les infractions nouvellement érigées en rapport avec cette obligation (article 12).

Conformément à l'opposition formelle du Conseil d'Etat, le second alinéa de l'article 18 nouveau écarte l'application rétroactive de la loi pour le régime de l'amende forfaitaire, en ce que ce régime prévoit une sanction plus lourde en cas de défaut de paiement. Pour les infractions en cause constatées avant l'entrée en vigueur de la nouvelle loi, le montant de l'amende forfaitaire est limité au montant de l'avertissement taxé.

L'application rétroactive de la procédure de l'amende forfaitaire est encore écartée lorsque le tribunal de police est déjà saisi de la citation à prévenu. A ce stade de procédure, il n'appartient plus au procureur d'Etat, qui entendrait prendre une décision d'amende forfaitaire, de dessaisir le tribunal de police, de sorte

que la procédure devant le tribunal de police doit suivre son cours.

L'intention ne consiste pas à ne pas tenir compte des nouvelles règles procédurales qu'il est prévu d'introduire mais, s'agissant essentiellement d'une loi de procédure, il est proposé que le premier alinéa du nouvel article 18 énonce le principe en vertu duquel les nouvelles dispositions sont d'application immédiate à ces infractions ce, bien entendu, pour autant que l'action publique relative à ces infractions ne soit pas éteinte soit par le paiement de l'avertissement taxé, soit par une condamnation judiciaire définitive. Il en résulte que la procédure de traitement simplifié des dépassements de la vitesse maximale autorisée est applicable aux infractions déjà constatées au moyen du système CSA, ce qui permettra de désengorger les tribunaux répressifs, mais que la sanction ne peut dépasser le montant de l'avertissement taxé.

Partant, il est proposé de redresser les erreurs matérielles soulevées ci-avant et de laisser, pour le reste, le texte en l'état.

⇒ L'article 18 nouveau se lira donc comme suit :

« **Art. 18.** A l'exception des articles 7¹⁰ et 9¹², et sous réserve de l'alinéa 2 du présent article, les dispositions de la présente loi s'appliquent également aux infractions constatées avant son entrée en vigueur au moyen d'appareils automatiques définis à l'article 3 de la loi précitée du 25 juillet 2015, pour lesquelles l'avertissement taxé n'a pas été payé ou qui n'ont pas fait l'objet d'une condamnation judiciaire définitive.

Par dérogation à l'alinéa 1^{er} précédent, les dispositions de l'article 4⁶ relatives à l'amende forfaitaire

| | | |
|--|--|--|
| | | s'appliquent aux infractions y visées, et ce même si elles ont donné lieu à l'établissement d'un procès-verbal, à condition qu'elles n'aient pas donné lieu à une citation devant le juge répressif compétent. Pour ces infractions, le montant de l'amende forfaitaire correspond au montant de l'avertissement taxé. » |
| | <p>Observation d'ordre légistique <i>L'observation d'ordre légistique relative à l'amendement 5 vaut également pour l'amendement sous examen. Partant, à l'alinéa 2, il y a lieu de remplacer les termes « alinéa précédent » par ceux de « alinéa 1^{er} ».</i></p> | L'observation d'ordre légistique du Conseil d'Etat est reprise. |

7101



Loi du 9 mars 2018 modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

Nous Henri, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Notre Conseil d'État entendu ;

De l'assentiment de la Chambre des Députés ;

Vu la décision de la Chambre des Députés du 8 février 2018 celle du Conseil d'État du 20 février 2018 portant qu'il n'y a pas lieu à second vote ;

Avons ordonné et ordonnons :

Art. 1^{er}.

À l'article 2, paragraphe 4, alinéa 2, de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, la deuxième phrase est remplacée par le libellé suivant :

« Les agents de la SNCA et ceux mis à sa disposition qui sont chargés de la réception des examens en vue de l'obtention d'un permis de conduire sont agréés par le ministre. »

Art. 2.

L'article 4 de la loi précitée du 14 février 1955 est modifié comme suit :

4. Au paragraphe 7, le troisième alinéa est supprimé.

5. Au paragraphe 11, un nouveau alinéa 3 est inséré avec le libellé suivant :

« Est passible d'un emprisonnement de huit jours à trois ans et d'une amende de 251 à 500.000 euros, ou d'une de ces peines seulement, tout constructeur du secteur automobile qui, au cours des procédures de réception ou des procédures de rappel :

1° fait une fausse déclaration ;

2° falsifie les résultats des tests de réception ou de conformité en service ;

3° dissimule des données ou des spécifications techniques qui pourraient entraîner un rappel ou un retrait de la réception ;

4° utilise des dispositifs d'invalidation ;

5° refuse l'accès aux informations. »

6. Au même paragraphe, un nouvel alinéa 4 est inséré avec le libellé suivant :

« Est passible d'un emprisonnement de huit jours à trois ans et d'une amende de 251 à 500.000 euros, ou d'une de ces peines seulement, tout constructeur du secteur automobile qui a mis sur le marché ou qui a mis à disposition sur le marché des véhicules routiers ou des éléments ou des composants de véhicules routiers, dont les caractéristiques ne sont pas conformes à la réception par type. »

Art. 3.

L'article 4bis de la loi précitée du 14 février 1955 est modifié comme suit :

1. Au paragraphe 1^{er}, l'alinéa 1^{er} est remplacé par le libellé suivant :

« Les véhicules routiers soumis à l'immatriculation au Luxembourg font l'objet d'un contrôle technique périodique destiné à vérifier leur sécurité technique ainsi que leur conformité réglementaire sur le plan technique et environnemental. Ce contrôle donne lieu à la délivrance par l'organisme qui a effectué le contrôle technique d'un certificat de contrôle technique; ce certificat est délivré à la personne qui a présenté le véhicule routier au contrôle. Le contrôle technique doit être exclusivement exécuté par un inspecteur de contrôle technique, détenteur d'un agrément ministériel conformément à l'article 4quater, paragraphe 3, et qui est directement lié par un contrat de travail à un organisme de contrôle technique agréé conformément à l'article 4ter paragraphe 1^{er}. Un règlement grand-ducal détermine le contenu du certificat de contrôle technique. »

2. Au paragraphe 1^{er}, alinéa 4, point 1., la lettre e) est remplacé par le libellé suivant :

«e) les véhicules à moteur immatriculés comme véhicules à usage spécial autres que les motor-homes dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 3.500 kg ; ».

3. Le paragraphe 4 est complété *in fine* par un alinéa nouveau avec le libellé suivant :

« En cas d'impossibilité de délivrer un certificat de contrôle technique par voie informatique, l'organisme de contrôle technique peut, sauf en cas de constatation d'une ou de plusieurs déficiences ou non-conformités critiques, établir un certificat de contrôle technique provisoire valable pour une période de vingt-huit jours. Si une déficence critique est détectée, le véhicule est interdit à la circulation conformément à l'alinéa 3 point 1. L'organisme de contrôle technique prend toutes les diligences pour faire tenir le certificat de contrôle dans les meilleurs délais et au plus tard vingt-huit jours après passage au contrôle technique, au propriétaire ou au détenteur du véhicule. »

Art. 4.

L'article 4ter de la loi précitée du 14 février 1955 est modifié comme suit :

1. Au paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, un nouveau point 8 est introduit avec le libellé suivant :

« 8. Avoir une preuve de paiement dudit agrément. »

2. Le paragraphe 1^{er} est complété *in fine* par un alinéa nouveau avec le libellé suivant :

« L'agrément ministériel en tant qu'organisme de contrôle technique de véhicules routiers est strictement personnel et incessible. »

3. Au paragraphe 4, l'alinéa 3 est remplacé par le libellé suivant :

« La procédure d'instruction de la demande est sanctionnée par une décision du ministre après avoir demandé l'avis motivé de la commission du contrôle technique dont les membres sont nommés par le ministre. En vue de l'instruction des dossiers, elle peut s'entourer de toutes les informations requises et s'adjoindre d'experts. La composition, les attributions, les modalités de fonctionnement ainsi que l'indemnité dont les membres de la commission ont droit, sont précisées par règlement grand-ducal. Le montant de l'indemnité par membre ne peut pas dépasser le montant de 75 euros par séance. »

4. Au paragraphe 4, l'alinéa 4 est remplacé par le libellé suivant :

« Les frais relatifs à l'instruction des demandes en vue de l'obtention d'un agrément sont à charge de l'organisme qui a introduit la demande. Le montant dû dans le cadre d'un agrément ne peut pas dépasser la somme de 1.100 euros correspondant au nombre 100 de l'indice des prix à la consommation. Les frais sont fixés par règlement grand-ducal. »

5. Au paragraphe 6, alinéa 2, la référence « n° 65/2008 » est remplacée par la référence « n° 765/2008 » .

Art. 5.

À l'article 4^{quater}, paragraphe 2 de la loi précitée du 14 février 1955, l'alinéa 5 est remplacé par libellé suivant :

« Il est institué une commission d'examen dont les membres sont nommés par le ministre ayant la Formation professionnelle dans ses attributions. La composition, les attributions, les modalités de fonctionnement ainsi que l'indemnité dont les membres de la commission ont droit, sont précisées par règlement grand-ducal. Le montant de l'indemnité par membre ne peut pas dépasser le montant de 75 euros par séance. »

Art. 6.

À l'article 13 de la loi précitée du 14 février 1955, le paragraphe 1^{ter} est complété *in fine* par un alinéa nouveau avec le libellé suivant :

« Les dispositions du présent paragraphe s'appliquent également en cas d'interdiction de conduire provisoire prévue au paragraphe 3 ainsi qu'en cas de demande de mainlevée de l'interdiction de conduire provisoire dans les conditions de l'article 14. »

Art. 7.

L'article 14 de la loi précitée du 14 février 1955 est modifié comme suit :

1. À l'alinéa 5, point 2°, les termes « du point 14 de l'article 13 » sont remplacés par les termes « de l'article 13, paragraphe 13 » ;
2. À l'alinéa 6, les termes « au paragraphe 14 de l'article 13 » sont remplacés par les termes « à l'article 13, paragraphe 13 » .

Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.

*Le Ministre du Développement durable
et des Infrastructures,*
François Bausch

Palais de Luxembourg, le 9 mars 2018.
Henri

Le Ministre de la Sécurité intérieure,
Etienne Schneider

Le Ministre de la Justice,
Félix Braz

