



Ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV)

Modification du ...

*Le Conseil fédéral suisse
arrête :*

I

L'ordonnance du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers¹ est modifiée comme suit :

Remplacement d'expressions

¹ Dans tout l'acte, sauf à l'annexe 2, « règlement (CE) n° 661/2009 » est remplacé par « règlement (UE) 2019/2144 ».

²⁻⁸ Ne concerne que le texte italien.

Art. 3, al. 3, let. e et n

³ Pour les actes législatifs, on utilise les abréviations suivantes :

- e. ORN pour l'ordonnance du 7 novembre 2007 sur les routes nationales² ;
- n. OSPro pour l'ordonnance du 19 mai 2010 sur la sécurité des produits³ ;

Art. 4, al. 1, 4 et 5

¹ Les véhicules déjà en circulation lors de l'entrée en vigueur d'une modification de la présente ordonnance doivent au moins satisfaire aux exigences déterminantes pour eux en Suisse au moment de leur première mise en circulation. Les dispositions transitoires qui prévoient une obligation d'équipement sont réservées.

¹ RS 741.41
² RS 725.111
³ RS 930.111

⁴ En cas de montage, sur un véhicule déjà en circulation, d'une unité de propulsion avec moteur à allumage commandé qui ne date pas de l'époque du véhicule, les exigences minimales à respecter en matière d'émissions de gaz d'échappement sont celles qui étaient déterminantes en Suisse à partir du 1^{er} octobre 1996 pour le genre de véhicule concerné ou, pour les véhicules mis en circulation après cette date, celles qui étaient déterminantes lors de leur première mise en circulation.

⁵ En cas de montage, sur un véhicule déjà en circulation, d'une unité de propulsion électrique et d'utilisation de composants homologués, du point de vue de la sécurité électrique, conformément au règlement CEE-ONU n° 100 dans la teneur de la série d'amendements 02 ou d'une série d'amendements ultérieure, en dérogation à l'art. 3a, al. 1 :

- a. lors de l'examen de la sécurité électrique du montage des composants et lors de celui de la compatibilité électromagnétique (art. 80, al. 3), les organes d'expertise reconnus (art. 17 ORT⁴) peuvent s'écarter de la procédure visée dans les règlements CEE-ONU déterminants si le niveau de protection lors de l'examen est équivalent ;
- b. l'examen de la sécurité électrique du montage des composants peut être effectué conformément aux exigences du règlement CEE-ONU n° 100 dans la teneur de la série d'amendements 01, en dérogation à l'art. 3a, al. 1, pour autant que l'examen de la résistance des batteries montées soit effectué par analogie selon l'annexe 5 du règlement CEE-ONU n° 115 dans sa teneur initiale, complément 5, en dérogation à l'art. 3a, al. 1, en se référant, pour les valeurs de décélération absorbables sans dommage, au ch. 17.4.6 du règlement CEE-ONU n° 67 dans la teneur de la série d'amendements 01, complément 10, en dérogation à l'art. 3a, al. 1.

Art. 7, al. 5 et 7

⁵ La « charge utile » équivaut à la différence entre le poids total et le poids à vide.

⁷ *Abrogé*

Art. 11, al. 1

¹ Sont réputées « voitures automobiles de transport » les voitures automobiles affectées au transport de personnes ou de choses, ainsi que les voitures automobiles tirant des remorques. Les voitures automobiles dont la carrosserie sert de local (atelier, magasin, cuisine, local d'exposition, bureau, laboratoire, salle de contrôle, etc.) sont assimilées à des voitures automobiles affectées au transport de choses. Sont assimilées à des voitures automobiles affectées au transport de personnes et servant d'habitation, à condition qu'elles ne comptent pas plus de 9 places assises (conducteur compris), les voitures automobiles dans lesquelles au moins trois quarts du volume disponible (poste de conduite et compartiment des bagages compris) sont aménagés en espace habitable et conçus pour le transport de personnes.

⁴ RS 741.511

Art. 13, al. 1 et 2, let. a, b et c

¹ Les « voitures automobiles de travail » sont, pour autant qu'il ne s'agisse pas de voitures automobiles de transport (art. 11), des voitures automobiles :

- a. construites pour effectuer un travail ou sur lesquelles des machines servant à effectuer un travail sont installées à demeure, et
- b. dont les charges maximales sont les suivantes :
 1. une charge utile ou un poids remorquable pour des pièces, de l'outillage, du carburant et des matières consommables nécessaires à la machine jusqu'à 10 % du poids total,
 2. en cas d'utilisation exclusivement en mode stationnaire pour la réalisation de travaux : un poids remorquable jusqu'à 3 000 kg et une charge du timon jusqu'à 200 kg pour un véhicule automobile ou une charge utile jusqu'à 200 kg pour les véhicules à voie unique qui sont transportés en vue des déplacements du personnel de service (art. 77, al. 1, let. d, OCR⁵).

² Sont assimilées aux voitures automobiles de travail :

- a. les voitures automobiles au sens de l'al. 1 :
 1. qui permettent le chargement et le transport provisoires d'une marchandise spécifique, qui est mécaniquement transformée ou utilisée durant le processus de travail, ou résulte du travail exécuté, et
 2. pour lesquelles la somme de la charge utile et du poids remorquable atteint au maximum un tiers du poids total, mais n'excède pas 4000 kg ;
- b. les voitures automobiles qui servent au transport de matériaux sur des chantiers continus et délimités, mais pas entièrement fermés à la circulation, et qui effectuent des transferts uniquement à vide ;
- c. les voitures automobiles équipées d'engins de travail pour l'entretien courant de l'infrastructure sur le profil type au sens de l'ORN⁶ et transportant, sur de courtes distances, des matériaux qu'elles chargent ou déchargent en roulant sans l'aide de personnel de service à l'extérieur du véhicule ;

Art. 19, al. 1

¹ Les « remorques » sont des véhicules construits pour être tractés par d'autres véhicules auxquels elles sont reliées au moyen d'un dispositif d'attelage pivotant approprié. Les dispositifs d'attelage montés sur roues ne sont pas considérés comme des remorques.

Art. 22, al. 1 et 2, let. a, c et d

¹ Les « remorques de travail » sont, pour autant qu'il ne s'agisse pas de remorques de transport (art. 20), des remorques :

⁵ RS 741.11

⁶ RS 725.111

- a. construites pour effectuer un travail ou sur lesquelles des machines servant à effectuer un travail sont installées à demeure, et
 - b. dont la charge utile pour des pièces, de l'outillage, du carburant et des matières consommables nécessaires à la machine ne dépasse pas 10 % de la charge par essieu totale admise.
- ² Leur sont assimilées les remorques :
- a. au sens de l'al. 1 :
 - 1. dotées d'une capacité de chargement permettant de charger ou décharger une marchandise produite ou nécessaire durant le processus de travail, qui est mécaniquement transformée ou utilisée durant ce dernier, ou résulte du travail effectué, et
 - 2. dont la charge utile ne dépasse pas les deux tiers de la charge par essieu totale admise ;
 - c. qui n'ont pas de fonction de travail propre, mais complètent celle du véhicule tracteur et sont munies de dispositifs d'attelages spécifiques à cet effet ;
 - d. équipées d'engins de travail pour l'entretien courant de l'infrastructure sur le profil type au sens de l'ORN⁷ et transportant, sur de courtes distances, des matériaux qu'elles chargent ou déchargent en roulant sans l'aide de personnel de service à l'extérieur du véhicule ;

Art. 27, al. 1^{ter}

^{1ter} *Ne concerne que le texte italien.*

Art. 33, al. 2, let. c, ch. 2, et e, ch. 8

² Les contrôles sont effectués aux intervalles suivants :

- c. cinq ans, mais au plus tard six ans après la première mise en circulation, pour la première fois, puis trois ans après, et ensuite tous les deux ans sur :
 - 2. les motocycles, à l'exception des luges à moteur,
- e. cinq ans après la première mise en circulation, pour la première fois, puis tous les cinq ans, sur :
 - 8. les luges à moteur.

Art. 34, al. 2, partie introductive et let. b, f et h, et 6

² Le détenteur est tenu de notifier sans délai à l'autorité d'immatriculation les transformations apportées aux véhicules. Les véhicules transformés doivent être soumis à un contrôle subséquent selon un système défini conjointement par les autorités d'immatriculation. Sont notamment visés :

⁷ RS 725.111

- b. les modifications du poids, des dimensions, de l'empattement et de la voie, à l'exception des modifications de la voie dues à des roues non soumises à un contrôle subséquent ;
- f. les roues non réceptionnées pour le type de véhicule considéré, à l'exception des roues des véhicules des catégories M1 et N1 dont seul le déport s'écarte de 5 mm au maximum de l'une des différentes options prévues par le constructeur ;
- h. le montage d'un dispositif d'attelage (art. 91, al. 1) ;

⁶ Les autorités d'immatriculation peuvent déléguer le contrôle requis pour le montage, sur des voitures de tourisme ou de livraison, de dispositifs d'attelage de remorques dépourvus de système de freinage continu et réceptionnés pour le type de véhicule considéré à des personnes offrant la garantie d'une exécution irréprochable et ayant été formées en conséquence. Cette délégation de compétence peut être étendue aux véhicules qui possèdent une réception par type suisse, une fiche de données ou un certificat de conformité selon le règlement (UE) 2018/858.

Art. 38, al. 1, let. h et s, 1^{bis}, let. o, et 3

¹ La longueur du véhicule se mesure sur les parties extérieures fixes du véhicule, à l'exclusion des :

- h. systèmes de protection frontale des véhicules des catégories M₁ et N₁, pour autant qu'ils soient conformes au règlement (UE) 2019/2144 ;
- s. dispositifs escamotables ou rétractables visant à atténuer la résistance à l'air sur les voitures automobiles lourdes, les minibus et les remorques des catégories O₃ et O₄, pour autant que ces dispositifs soient conformes au règlement (UE) 2019/2144 ;

^{1bis} La largeur du véhicule se mesure sur les parties extérieures fixes du véhicule, à l'exclusion des :

- o. dispositifs escamotables ou rétractables visant à atténuer la résistance à l'air sur les voitures automobiles lourdes, les minibus et les remorques des catégories O₃ et O₄, pour autant que ces dispositifs soient conformes au règlement (UE) 2019/2144 ;

³ *Abrogé*

Art. 39, al. 1, let. b

¹ S'agissant des véhicules des catégories M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ et O₄, il est possible d'utiliser les dimensions et les poids fixés dans les réglementations ci-après comme caractéristiques techniques déterminantes, même s'ils divergent des prescriptions suisses :

- b. règlement (UE) 2019/2144.

Art. 40, al. 3

³ Le débordement des véhicules des catégories N, M₂ et M₃ doit satisfaire aux exigences du règlement (UE) 2019/2144.

Art. 45, al. 2

² Les plaques de contrôle et les signes distinctifs de nationalité doivent être fixés de manière à être bien lisibles et le plus verticalement possible. L'inclinaison doit être au maximum de 30° vers le haut et de 15° vers le bas. Le bord inférieur doit se trouver à une distance du sol d'au moins 0,20 m et le bord supérieur doit se situer à une distance du sol d'au maximum 1,50 m, pour autant que des raisons techniques ou les exigences de l'utilisation ne s'y opposent pas. La plaque de contrôle arrière doit être lisible dans l'axe longitudinal du véhicule, et de chaque côté de celui-ci, dans un angle de 30°. Si le règlement d'exécution (UE) 2021/535 prévoit des exigences différentes pour la fixation des plaques de contrôle sur les véhicules des catégories M, N et O, ce sont elles qui s'appliquent. Pour les véhicules des catégories M et N, le bord inférieur de la plaque de contrôle avant doit notamment se trouver à une distance du sol d'au moins 0,10 m.

Art. 56, al. 3

³ Un élargissement de la voie obtenu exclusivement par le montage d'entretoises d'une épaisseur de 5 mm tout au plus ou de roues qui n'ont pas été homologuées avec le véhicule et présentent un déport différent est admissible sans déclaration du constructeur automobile attestant que le véhicule s'y prête, pour autant que la voie ne soit pas modifiée de plus de 2 % au total. On se fonde sur la voie d'origine, à savoir la voie la plus large et le plus petit déport figurant sur la réception par type ou sur la fiche de données.

Art. 57 Suspension, systèmes de démarrage

¹ Est réputée suspension pneumatique ou suspension reconnue équivalente toute suspension conforme aux exigences en la matière énoncées dans le règlement (UE) 2019/2144.

² Sont admis les systèmes de démarrage conformes au règlement (UE) 2019/2144.

Art. 58, al. 8

⁸ Les véhicules des catégories M, N et O dont la vitesse maximale par construction ou admise est égale ou supérieure à 80 km/h doivent être munis de pneumatiques conformes au règlement (UE) 2019/2144.

Art. 59, al. 2

² En dérogation à l'al. 1, les roues de secours à usage temporaire sont admises pour les véhicules de la catégorie M₁. Elles doivent satisfaire aux exigences du règlement (UE) 2019/2144 et être munies des indications nécessaires.

Art. 60, titre et al. 3 et 4

Ne concerne que le texte italien.

³ Les pneumatiques retailables doivent porter une marque distinctive conformément au règlement CEE-ONU n° 54 ou 109. Il n'est pas permis de retailer d'autres pneumatiques.

⁴ *Abrogé*

Art. 61, al. 5

⁵ L'OFROU peut autoriser d'autres pneus à clous que ceux visés aux al. 2 à 4, pour autant qu'une protection des routes au moins équivalente reste garantie.

Art. 68, al. 3 et 4

³ Les camions, les voitures automobiles de travail, les tracteurs et leurs remorques peuvent être signalés à l'arrière par des plaques d'identification rétroréfléchissantes et fluorescentes, conformément au règlement CEE-ONU n° 150 ou 70 et conformément à l'annexe 4.

⁴ Les voitures automobiles, quadricycles légers à moteur, quadricycles à moteur et tricycles à moteur dont la vitesse maximale par construction n'exécède pas 45 km/h et leurs remorques ainsi que les remorques dont la vitesse maximale est limitée à 45 km/h doivent être signalés par une plaque d'identification arrière conformément aux dispositions du règlement CEE-ONU n° 150 ou 69 et de l'annexe 4, ch. 10. Font exception les tracteurs, de même que les véhicules d'une largeur de 1,30 m au maximum.

Art. 69, al. 1 et 2

¹ Les inscriptions et peintures appliquées sur les véhicules ne doivent pas distraire outre mesure l'attention des autres usagers de la route. Elles ne doivent être ni autolumineuses ou éclairées, ni luminescentes et n'être rétroréfléchissantes que s'il est prouvé qu'elles satisfont aux exigences du règlement CEE-ONU n° 150 ou 104.

² Afin de les rendre plus visibles et conformément au règlement CEE-ONU n° 150 ou 104, les véhicules automobiles et les remorques peuvent être munis de bandes rétroréfléchissantes jaunes, rouges ou blanches, visibles de l'arrière, et jaunes ou blanches, visibles de côté. Les exigences desdits règlements s'appliquent par analogie aux bandes rétroréfléchissantes des véhicules qui n'entrent pas dans leur champ d'application ; des bandes plus étroites sont toutefois admises pour les motocycles, les quadricycles légers à moteur, les quadricycles à moteur et les tricycles à moteur ainsi que pour les véhicules de la catégorie M₁.

Art. 74, al. 5

⁵ Les projecteurs munis de sources lumineuses à décharge doivent être conformes au règlement CEE-ONU n° 149 ou 98.

Art. 76, al. 3, 5, phrase introductive, et 6

³ Les feux arrière de brouillard doivent être conformes au règlement CEE-ONU n° 148 ou 38.

⁵ Les exigences en matière de feux de circulation diurne se fondent sur le règlement CEE-ONU n° 148 ou 87. Les exigences quant à leur montage et à leur commande se fondent sur :

⁶ Les exigences en matière de feux d'angle se fondent sur le règlement CEE-ONU n° 149 ou 119, celles qui concernent leur montage sur le règlement CEE-ONU n° 48.

Art. 77, al. 2

² Les catadioptres doivent être conformes au règlement CEE-ONU n° 150 ou 3.

Art. 78, al. 5

⁵ Les lampes de travail ne doivent pas être éblouissantes ; elles doivent éclairer seulement le véhicule et la zone de travail environnante. Si le conducteur ne voit pas ces lampes facilement, un témoin lumineux doit signaler qu'elles sont allumées.

Art. 82, al. 1^{bis} et 1^{ter}

^{1bis} Dans le cas des véhicules hybrides ou électriques des catégories M et N, l'équipement avec un système d'avertissement acoustique se fonde sur le règlement (UE) n° 540/2014. Afin de garantir leur audibilité, d'autres véhicules hybrides ou électriques peuvent être équipés d'un système d'avertissement acoustique conforme à l'état de la technique, tel qu'il est notamment décrit dans le règlement (UE) n° 540/2014.

^{1ter} Les bennes de collecte des déchets conformes à la norme EN 1501 peuvent être équipées d'un dispositif d'avertissement acoustique de marche arrière au sens de celle-ci. D'autres véhicules dont le poids total excède 3,50 t peuvent être munis d'un tel dispositif si celui-ci est conforme à la norme EN 7731 et peut être désactivé depuis le poste de conduite.

Art. 90, al. 2

² Un triangle de panne homologué et muni d'une marque d'identification conformément au règlement CEE-ONU n° 150 ou 27 doit se trouver à bord des véhicules automobiles de plus d'un mètre de largeur, à l'exception des motocycles, des motocycles avec side-car, des voitures à bras équipées d'un moteur et des véhicules à chenilles, ainsi que dans les remorques attelées à des monoaxes.

Art. 94, al. 1^{ter}, phrase introductive et let. a, 1^{quater} et 1^{quinquies}

^{1ter} La longueur des voitures automobiles lourdes ci-après peut dépasser celle visée à l'al. 1, let. a, si les conditions relatives au mouvement giratoire visées à l'art. 40, al. 1, et les exigences relatives au débordement visées à l'art. 40, al. 3, sont satisfaites et si la surface de chargement derrière la cabine ne dépasse pas 10,5 m :

- a. voitures automobiles disposant d'une cabine aérodynamique allongée conforme au règlement (UE) 2019/2144 ;

¹quarter Les composants de véhicules ou les engins de travail peuvent dépasser de 4,00 m au maximum vers l'avant à compter du centre du dispositif de direction.

¹quinquies Les engins supplémentaires installés à titre temporaire et nécessaires pour des travaux d'entretien dans l'espace public, pour des travaux agricoles et forestiers ou pour des voitures automobiles de travail peuvent dépasser de 5,00 m au maximum vers l'avant à compter du centre du dispositif de direction. La charge par essieu admise (art. 95, al. 2), la capacité de charge des essieux (art. 41, al. 2) et la capacité de charge des pneumatiques (art. 58, al. 1) ne doivent pas être dépassées.

Art. 95, al. 2, phrase introductive

² *Ne concerne que le texte italien.*

Art. 99, al. 4

⁴ *Ne concerne que le texte italien.*

Art. 101, al. 5

⁵ *Ne concerne que le texte italien.*

Art. 102a Système d'enregistrement des données d'évènement conforme au droit de l'UE

¹ Les véhicules des catégories M et N doivent être équipés d'un système d'enregistrement des données d'évènement conforme au règlement (UE) 2019/2144 et au règlement délégué (UE) 2022/545 ou disposer d'un système d'enregistrement des données au moins équivalent aux systèmes reconnus visés à l'annexe 2. Les données enregistrables par le système peuvent être transmises, au moyen d'une installation ad hoc standardisée, uniquement pour l'étude et l'analyse d'accidents, y compris dans le cadre de la procédure de réception par type, et traitées uniquement par les autorités responsables de ces tâches, conformément à la législation fédérale sur la protection des données.

² Les véhicules de constructeurs dont la production de véhicules des catégories M₁ et N₁ n'excède pas 1500 unités par an au total ne sont pas soumis à l'obligation d'équipement.

Titre précédant l'art. 103

Chapitre 3 Freins, systèmes d'assistance et protection contre les cyberattaques

Art. 103, al. 5 à 9

⁵ Les véhicules des catégories M1 et N1 doivent être conformes au règlement (UE) 2019/2144 pour ce qui est des systèmes antiblocage et d'aide au freinage d'urgence, du système de contrôle de la stabilité, du système d'urgence de maintien de la trajectoire, du système d'alerte de somnolence et de perte d'attention du conducteur, du système d'alerte de distraction du conducteur, du système de surveillance de la pression des pneumatiques, du système de détection en marche arrière, et de la protection contre les cyberattaques et les mises à jour logicielles non autorisées, ou offrir un niveau de protection équivalent. Font exception les véhicules de constructeurs dont la production de véhicules des catégories M1 et N1 n'exécède pas 1500 unités par an au total.

⁶ Les véhicules des catégories M2, M3, N2 et N3 doivent être conformes au règlement (UE) 2019/2144 pour ce qui est des systèmes antiblocage et d'aide au freinage d'urgence, du système de contrôle de la stabilité, du système de détection de dérive de la trajectoire, du système d'alerte de somnolence et de perte d'attention du conducteur, du système d'alerte de distraction du conducteur, du système de surveillance de la pression des pneumatiques, du système de détection en marche arrière, du système de surveillance des angles morts, du système de prévention des collisions avec les piétons et les cyclistes, et de la protection contre les cyberattaques et les mises à jour logicielles non autorisées.

⁷ Pour les systèmes d'assistance visés aux art. 5 à 7 et 9 du règlement (UE) 2019/2144 et installés volontairement, une déclaration du constructeur ou d'un organe d'expertise agréé par l'OFROU certifiant que les fonctions du système sont équivalentes à celles visées dans ledit règlement suffit. Il en va de même pour les systèmes installés volontairement qui peuvent influencer activement le comportement du véhicule, pour ce qui est de la protection contre les cyberattaques, ainsi que pour les systèmes installés volontairement qui disposent d'un logiciel modifiable, pour ce qui est de la protection contre les mises à jour logicielles non autorisées.

⁸ Il est permis de déroger aux al. 5 et 6 pour :

- a. les véhicules devant être équipés d'outils frontaux dans le cadre du service hivernal et de l'entretien des routes ;
- b. les véhicules de la police, de la douane et du service du feu ;
- c. les véhicules des services de secours et de la protection civile ;
- d. les véhicules militaires ;
- e. les véhicules autres que ceux visés aux let. a à d pour lesquels il est impossible de satisfaire aux exigences visées aux al.5 ou 6 pour des raisons opérationnelles, à moins de prendre des mesures techniques disproportionnées.

⁹ Les dérogations prévues à l'al. 8, let. e, requièrent une autorisation de l'autorité d'immatriculation.

Art. 104a, al. 1, 2 et 3

¹ Les véhicules des catégories M₁ et N₁ doivent être conformes au règlement (UE) 2019/2144 pour ce qui est de la protection des occupants en cas de choc frontal. La confirmation d'un organe d'expertise agréé par l'OFROU certifiant que le véhicule répond à l'état de la technique en la matière suffit pour les véhicules de constructeurs dont la production de véhicules des catégories M₁ et N₁ n'excède pas 1500 unités par an au total.

² Les véhicules des catégories M₁ et N₁ doivent être conformes au règlement (UE) 2019/2144 pour ce qui est de la protection des piétons. La confirmation d'un organe d'expertise agréé par l'OFROU certifiant que le véhicule offre un niveau de protection équivalent suffit pour les véhicules importés pour un usage personnel (art. 4, al. 1, ORT⁸) et pour les véhicules de constructeurs dont la production de véhicules des catégories M₁ et N₁ n'excède pas 1500 unités par an au total.

³ Les systèmes de protection frontale des véhicules des catégories M₁ et N₁ doivent être conformes au règlement (UE) 2019/2144.

Art. 104b, al. 1

¹ Les véhicules des catégories M₁ et N₁ doivent être conformes au règlement (UE) 2019/2144 pour ce qui est de la protection des occupants en cas de collision latérale. La confirmation d'un organe d'expertise agréé par l'OFROU certifiant que le véhicule répond à l'état de la technique en la matière suffit pour les véhicules de constructeurs dont la production de véhicules des catégories M₁ et N₁ n'excède pas 1500 unités par an au total.

Art. 105, al. 3

³ Les véhicules des catégories M₂, M₃, N₂ et N₃ doivent être conformes au règlement (UE) 2019/2144 pour ce qui est de la visibilité directe des usagers de la route vulnérables et de la réduction de l'angle mort.

Art. 106, al. 3

³ Dans les véhicules des catégories M et N, les sièges prévus pour des enfants doivent au moins offrir, pour le groupe d'âge concerné, une protection équivalente à celle des dispositifs de retenue pour enfants visés dans le règlement CEE-ONU n° 129 ou 44 dans la teneur de la série d'amendements 03 ou d'une série d'amendements ultérieure, en dérogation à l'art. 3a, al. 1.

Art. 109, al. 1^{ter}

^{1ter} Les véhicules des catégories M et N doivent être conformes au règlement (UE) 2019/2144 pour ce qui est du signal d'arrêt d'urgence. Font exception les véhicules dépourvus de système antiblocage à commande électronique.

Art. 110, al. 1, let. i, 2, let. c et e, et 3, let. e

¹ Sont autorisés les dispositifs supplémentaires suivants :

- i. des lampes de travail sur :
 1. les véhicules d'intervention du service du feu, de la police, de la douane et du service d'ambulances,
 2. les véhicules de dépannage,
 3. les véhicules au moyen desquels sont effectués des travaux nécessitant des lampes de travail,
 4. les véhicules dont les superstructures sont interchangeable, pour le changement de celles-ci,
 5. les voitures automobiles pour lesquelles un poids remorquable est autorisé, pour l'attelage et le dételage d'une remorque ;

² Sont en outre autorisés sur certains genres de voitures automobiles, tels que :

- c. les minibus et les autocars ainsi que les véhicules affectés à un service de ligne : des écrans éclairés ou autolumineux et non éblouissants pour l'indication des parcours et des destinations ;
- e. *abrogée*

³ Sont en outre autorisés, si l'autorité d'immatriculation a donné son aval par une inscription dans le permis de circulation :

- e. *ne concerne que le texte italien.*

Art. 112, al. 6

⁶ Un système homologué à caméra et moniteur est nécessaire pour les voitures automobiles équipées d'engins de travail ou d'engins supplémentaires dépassant de plus de 4,00 m vers l'avant à compter du centre du dispositif de direction (art. 94, al. 1^{quinquies}). Les véhicules équipés pour le déneigement font exception. Les caméras de vision latérale du système à caméra et moniteur doivent être placées le plus à l'avant possible et peuvent être en retrait de 2,50 m tout au plus de l'extrémité antérieure de l'engin supplémentaire. Les exigences applicables au système à caméra et moniteur sont énoncées à l'annexe 13.

Art. 118, let. f, h et j

Les exceptions suivantes sont valables pour les voitures automobiles ne pouvant dépasser 45 km/h :

- f. les feux de route et le signal d'arrêt d'urgence (art. 109, al. 1, let. a, et 1^{ter}) ne sont pas nécessaires ;

- h. les systèmes antiblocage et d'aide au freinage d'urgence, le système de contrôle de la stabilité, le système de détection de dérive de la trajectoire, le système d'urgence de maintien de la trajectoire, le système d'alerte de somnolence et de perte d'attention du conducteur, le système d'alerte de distraction du conducteur, le système de surveillance de la pression des pneumatiques, le système de surveillance des angles morts ainsi que le système de prévention des collisions avec les piétons et les cyclistes visés à l'art. 103, al. 5 et 6, ne sont pas nécessaires ;
- j. il est possible de déroger au règlement (UE) 2019/2144 pour les systèmes de détection en marche arrière, mais ces derniers doivent au moins offrir un niveau de protection équivalent (art. 103, al. 5 et 6).

Art. 120a, let. a

Sur les voitures automobiles dont la vitesse ne peut dépasser 10 km/h, les facilités suivantes sont applicables, en complément de celles prévues aux art. 118, 119 et 120 :

- a. les dispositifs d'éclairage ne doivent pas être fixés à demeure ; si un éclairage est requis (art. 41 LCR et 30, 31 et 39 OCR⁹), au moins un feu jaune non éblouissant et visible de l'avant et de l'arrière doit être fixé du côté de la circulation ;

Art. 121, titre et al. 5

Habitacle, carrosserie

⁵ Les autocars doivent être conformes au règlement (UE) 2019/2144 ou au règlement CEE-ONU n° 66 pour ce qui est de la résistance de leur carrosserie.

Art. 123, al. 5

⁵ Les exigences en matière de protection incendie des autocars sont régies par le règlement (UE) 2019/2144 ou les règlements CEE-ONU n° 107 et 118.

Art. 123a, al. 1

¹ Les bus scolaires sont des minibus et des autocars dont les places et les habitacles sont de dimensions réduites et pour lesquels le poids par personne est limité. Ils ne sont admis que si le rapport établi par un organe d'expertise agréé par l'OFROU confirme que pour le groupe d'âge concerné, la protection offerte est équivalente à celle des dispositifs de retenue pour enfants visés dans le règlement CEE-ONU n° 129 ou 44 dans la teneur de la série d'amendements 03 ou d'une série d'amendements ultérieure, en dérogation à l'art. 3a, al. 1.

⁹ RS 741.11

Art. 131 Compartiment de transport, dispositifs de recouvrement des roues

¹ Les voitures automobiles de travail peuvent disposer de compartiments de transport dans le cadre de l'usage auquel elles sont destinées. Les compartiments prévus pour des tâches de transport doivent satisfaire, pour ce qui est de la protection des occupants et des dispositifs d'arrimage du chargement, aux exigences applicables aux voitures automobiles de transport correspondantes. Les plates-formes nécessaires au personnel de service et à l'exécution du travail ne sont pas considérées comme compartiments de transport.

² Les dispositifs de recouvrement des roues (art. 66, al. 2) peuvent faire défaut si des raisons techniques ou les exigences de l'utilisation l'exigent.

Art. 133, al. 3

³ Les exigences requises pour la surface de charge des tracteurs sont réglées à l'annexe XXVIII du règlement délégué (UE) 2015/208. La limitation de la longueur et de la largeur de la surface de charge ne s'applique pas aux engins montés sur le véhicule et actionnés par celui-ci, tels que les véhicules de chargement et les épandeurs de fumier.

Art. 136, al. 1^{er}, let. c, et 3^{er}

1^{er} Sont considérés comme poids pour le stockage de carburants alternatifs :

- c. le poids des batteries de traction des véhicules à propulsion hybride ou électrique.

^{3^{er}} Un poids remorqueable atteignant au maximum le poids à vide peut être admis en dérogation à l'art. 3 pour les quadricycles légers à moteur et les quadricycles à moteur munis de chenilles. Le constructeur doit délivrer une garantie séparée pour le poids remorqueable admis en cas d'utilisation des chenilles.

Art. 141, al. 2, phrase introductive et let. b

² Sont en outre autorisés, si l'autorité d'immatriculation a donné son aval par une inscription dans le permis de circulation :

- b. sur les véhicules de la police et de la douane :
 1. un feu orientable,
 2. des feux orange de danger ; ceux-ci ne doivent pas obligatoirement être placés dans l'axe longitudinal du véhicule (art. 140, al. 4) ni disposés symétriquement (art. 73, al. 2),
 3. une inscription éclairée en écriture normale ou renversée et dirigée vers l'avant et vers l'arrière telle que « Bouchon », « Accident », « Stop-Police », « Stop-Gardes-frontière » ; cette inscription ne doit pas être éblouissante ; l'annexe 10, ch. 1, ne s'applique pas.

Art. 144, al. 7

⁷ Pour les véhicules dont la vitesse maximale est limitée, il est possible de faire valoir les facilités prévues aux art. 118 et 119 à 120a. S'agissant de la signalisation et de l'inscription de la vitesse maximale, l'art. 117, al. 2, est applicable, sauf aux motocycles légers et aux quadricycles légers à moteur. Sur les véhicules dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 20 km/h, une sonnette de cycle suffit comme avertisseur acoustique ; l'absence de feu de croisement est permise si le véhicule est équipé d'un feu de position.

Art. 145a Puissance du moteur

Les motocycles sans side-car au sens de l'art. 14, let. a, d'une puissance supérieure à 11 kW mais ne dépassant pas 35 kW et d'un rapport puissance-poids en ordre de marche (art. 136, al. 1) supérieur à 0,1 kW/kg, mais de 0,2 kW/kg au maximum, ne peuvent pas être modifiés à partir d'un motocycle dont la puissance est plus de deux fois plus élevée.

Art. 162, al. 1

¹ Ne concerne que le texte italien.

Art. 163, al. 1 et 2

¹ Le dispositif de freinage des véhicules automobiles agricoles et forestiers ainsi que les raccords pour les freins de remorque doivent être conformes soit à la fois au règlement (UE) n° 167/2013 et au règlement délégué (UE) 2015/68, soit à la norme EN 17344.

² Le contrôle de l'efficacité du dispositif de freinage peut être effectué sur la base du règlement délégué (UE) 2015/68, de la norme EN 17344 ou de l'annexe 7, selon leur champ d'application.

Art. 164, titre et al. 1

Dispositifs de protection

¹ Abrogé

Art. 165, al. 5

Abrogé

Art. 173, al. 3

³ Pour les voitures à bras équipées d'un moteur, il est possible, sous réserve des dispositions spécifiques, de faire valoir les facilités prévues aux art. 118 et 119 à 120a.

Art. 187 Pneumatiques

¹ Sur les remorques dont la vitesse maximale par construction est comprise entre 80 et 100 km/h, les pneumatiques doivent être adaptés à une vitesse de 100 km/h.

² Pour les remorques qui ne sont attelées qu'à des véhicules automobiles dont la vitesse maximale est limitée à moins de 80 km/h, des pneumatiques adaptés à la vitesse maximale suffisent.

³ Les remorques des catégories O₃ et O₄ doivent être conformes au règlement (UE) 2019/2144 pour ce qui est du système de surveillance de la pression des pneumatiques.

*Titre précédant l'art. 189***Chapitre 4 Freins, systèmes d'assistance et système de propulsion***Art. 189, al. 8*

⁸ Les remorques ne doivent pas disposer de leur propre système de propulsion.

Art. 191, al. 1 et 3

¹ Pour ce qui est du dispositif de protection latérale, les remorques doivent être conformes soit au règlement (UE) 2019/2144, soit à la fois au règlement (UE) n° 167/2013 et au règlement délégué (UE) 2015/208.

³ Pour ce qui est du dispositif de protection arrière, les remorques doivent être conformes soit au règlement (UE) 2019/2144, soit à la fois au règlement (UE) n° 167/2013 et au règlement délégué (UE) 2015/208.

Art. 204, al. 1

¹ Les remorques de travail ne peuvent disposer que des compartiments de transport requis par l'usage auquel elles sont destinées.

Art. 208, al. 2

² Les remorques de travail agricoles et forestières peuvent être :

- a. dépourvues d'un frein de stationnement et d'un dispositif d'attelage de sécurité si, de par leur construction, elles ne peuvent pas se mettre en mouvement dans une pente ascendante ou descendante qui n'excède pas 12 % ;
- b. dépourvues d'un frein de stationnement si elles peuvent être assurées avec la même efficacité au moyen des cales dont elles sont équipées ;
- c. équipées d'un régulateur qui réduit la force de freinage lors de leur utilisation en dehors des routes ; le taux de freinage du frein de service ne doit pas tomber en dessous de 22 % ; le réglage doit se couper automatiquement lors de la désactivation de la fonction de travail.

Art. 209, al. 5

⁵ Si des pneumatiques larges sont montés, le bord extérieur des dispositifs de recouvrement des roues (art. 66, al. 2) peut être décalé vers l'intérieur jusqu'au tiers de la largeur des pneumatiques. Les dispositifs de recouvrement des roues ne peuvent dépasser la largeur maximale prescrite par la loi que dans une mesure équivalente aux pneumatiques montés. L'extrémité avant du dispositif de recouvrement des roues doit couvrir un angle d'au moins 30° depuis le plan vertical passant par le centre de la roue, et l'extrémité arrière doit couvrir un angle d'au moins 60°.

Art. 210, al. 6

⁶ Aucun système de propulsion propre n'est admis.

Art. 220, al. 1 et 3 à 5

¹ Le DETEC règle les détails concernant l'exécution de la présente ordonnance et l'octroi d'autorisations.

³ L'OFROU peut interdire la mise sur le marché de certains véhicules, composants de véhicules et objets d'équipement non soumis à la réception par type et contraires aux prescriptions ; il peut faire de même avec les composants de véhicules et les objets d'équipement qui servent uniquement ou principalement à apporter des modifications non autorisées aux véhicules. Il peut déléguer cette compétence à un organe de contrôle au sens de l'art. 20 OSPro¹⁰.

⁴ Il peut édicter des instructions et régler des détails techniques en vue de l'exécution de la présente ordonnance.

⁵ Il peut exclure les véhicules ci-après du champ d'application de certaines prescriptions de la troisième partie de la présente ordonnance :

- a. véhicules destinés à l'exportation et admis à la circulation avec des plaques de contrôle pour véhicules automobiles immatriculés à titre provisoire ;
- b. véhicules non dédouanés et admis à la circulation avec des plaques de contrôle pour véhicules automobiles immatriculés à titre provisoire dotées de la lettre « Z » ;
- c. véhicules importés en franchise de redevances à titre de trousseaux de mariage ou d'effets de succession ;
- d. véhicules immatriculés à l'étranger au nom du détenteur pendant au moins 6 mois, preuve à l'appui, et importés en franchise de redevances à titre d'effets de déménagement ;
- e. véhicules importés en franchise de redevances en vertu d'un traité international.

¹⁰ RS 930.111

Art. 222s Dispositions transitoires relatives à la modification du ...

¹ Les véhicules équipés d'un appareil de saisie pour la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations doté de témoins lumineux jaunes dirigés vers l'avant sont soumis aux dispositions antérieures de l'art. 110, al. 2, let. e. En dérogation à l'art. 71a, al. 4, les supports de fixation d'un appareil de saisie peuvent être laissés sur le pare-brise après le démontage de l'appareil.

² Les véhicules ne bénéficiant pas d'une réception générale UE et importés ou construits en Suisse avant le 1^{er} avril 2024 sont soumis aux dispositions antérieures de l'art. 121, al. 5, concernant la résistance de la carrosserie des autocars.

³ Les véhicules ne bénéficiant pas d'une réception générale UE et importés ou construits en Suisse avant le 1^{er} avril 2024 sont soumis aux dispositions antérieures de l'art. 123, al. 5, concernant la protection incendie des autocars.

⁴ Les véhicules des catégories M₁ et N₁ ne bénéficiant pas d'une réception générale UE et importés ou construits en Suisse avant le 1^{er} janvier 2027 ne doivent pas obligatoirement être équipés d'un système d'enregistrement des données d'événement au sens de l'art. 102a, al. 1.

⁵ Les véhicules des catégories M₁ et N₁ ne bénéficiant pas d'une réception générale UE et importés ou construits en Suisse avant le 1^{er} janvier 2027 ne doivent pas obligatoirement être équipés d'un système d'aide au freinage d'urgence, d'un système d'urgence de maintien de la trajectoire, d'un système d'alerte de somnolence et de perte d'attention du conducteur, d'un système d'alerte de distraction du conducteur, d'un système de surveillance de la pression des pneumatiques ou d'un système de détection en marche arrière au sens de l'art. 103, al. 5.

⁶ Les véhicules des catégories M₁ et N₁ ne bénéficiant pas d'une réception générale UE et importés ou construits en Suisse avant le 1^{er} janvier 2027 ne doivent pas obligatoirement satisfaire à l'exigence relative à la protection contre les mises à jour logicielles non autorisées visée à l'art. 103, al. 5.

⁷ L'exigence relative à la protection contre les mises à jour logicielles non autorisées visée à l'art. 103, al. 7, ne s'applique pas aux véhicules ne bénéficiant pas d'une réception générale UE et importés ou construits en Suisse avant le 7 juillet 2029.

⁸ En ce qui concerne l'art. 104a, al. 2, relatif à la protection des piétons, les véhicules de la catégorie M₁ et les véhicules de la catégorie N₁ dérivés de ceux-ci qui ne bénéficient pas d'une réception générale UE, ont un poids total n'excédant pas 2,50 t, et sont importés ou construits en Suisse avant le 1^{er} janvier 2027 peuvent être immatriculés pour la première fois selon l'ancien droit.

⁹ Les véhicules des catégories M₁ et N₁ ne bénéficiant pas d'une réception générale UE, importés pour un usage personnel (art. 4, al. 1, ORT¹¹) avant le 1^{er} janvier 2027 et disposant d'une preuve du respect de prescriptions californiennes sur les gaz d'échappement au moins équivalentes à celles visées à l'annexe 5, ch. 211, peuvent être immatriculés sans contrôle supplémentaire des émissions effectives dans la circulation routière.

¹¹ RS 741.511

¹⁰ Les véhicules importés ou construits en Suisse avant le 1^{er} avril 2027 sont soumis aux dispositions antérieures de l'annexe 9, ch. 312, concernant la largeur du couloir dans les autocars.

II

Les annexes 2, 5, 8 et 9 sont modifiées conformément aux textes ci-joints.

III

L'ordonnance du 19 juin 1995 sur la réception par type des véhicules routiers¹² est modifiée comme suit :

Annexe 1, ch. 2.2

2.2 Dispositifs de signalisation :

- le signal de panne (triangle de présignalisation) ;
- les clignoteurs de direction ;
- les avertisseurs acoustiques, tant obligatoires que facultatifs.

Font exception :

- les clignoteurs de direction des cycles ;
- les systèmes d'avertissement acoustique visant à garantir l'audibilité des véhicules (art. 82, al. 1^{bis}, OETV).

IV

La présente ordonnance entre en vigueur le 1^{er} avril 2024.

...

Au nom du Conseil fédéral suisse :

Le président de la Confédération, Alain Berset

Le chancelier de la Confédération, Walter Thurnherr

¹² RS 741.511

Annexe 2

(art. 3a, al. 1, 3b, al. 1, 5, al. 1, let. a, 30a, al. 1, let. b, ch. 2 et 4, 49, al. 5, et 164, al. 2)

Versions contraignantes pour la Suisse des réglementations internationales

Ch. 112, règlement n° (UE) 2019/2144, règlement (UE) 2022/163 et règlement (UE) 2022/545

Abrogés : règlement (CE) n° 78/2009, règlement (CE) n° 631/2009, règlement (CE) n° 661/2009, règlement (UE) n° 672/2010, règlement (UE) n° 1003/2010, règlement (UE) n° 1005/2010, règlement (UE) n° 1008/2010, règlement (UE) n° 1009/2010, règlement (UE) n° 19/2011, règlement (UE) n° 109/2011, règlement (UE) n° 458/2011, règlement (UE) n° 65/2012, règlement (UE) n° 130/2012, règlement (UE) n° 347/2012, règlement (UE) n° 351/2012 et règlement (UE) n° 1230/2012

112 Prescriptions de l'UE intégrées dans les textes législatifs concernant la réception générale

Texte législatif de base UE	Titre et informations relatives à la publication du texte législatif de base et des actes modificateurs
Règlement (UE) 2019/2144	Règlement (UE) 2019/2144 du Parlement européen et du Conseil du 27 novembre 2019 relatif aux prescriptions applicables à la réception par type des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, en ce qui concerne leur sécurité générale et la protection des occupants des véhicules et des usagers vulnérables de la route, modifiant le règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant les règlements (CE) n° 78/2009, (CE) n° 79/2009 et (CE) n° 661/2009 du Parlement européen et du Conseil et les règlements (CE) n° 631/2009, (UE) n°406/2010, (UE) n°672/2010, (UE) n° 1003/2010, (UE) n° 1005/2010, (UE) n° 1008/2010, (UE) n° 1009/2010, (UE) n° 19/2011, (UE) n° 109/2011, (UE) n° 458/2011, (UE) n° 65/2012, (UE) n° 130/2012, (UE) n° 347/2012, (UE) n° 351/2012, (UE) n° 1230/2012 et (UE) 2015/166 de la Commission, JO L 325 du 16.12.2019, p. 1 ; modifié en dernier lieu par le règlement délégué (UE) 2023/2590, JO L, 2023/2590, 22.11.2023.
Règlement (UE) 2022/163	Règlement d'exécution (UE) 2022/163 de la Commission du 7 février 2022 établissant les modalités d'application du règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les exigences fonctionnelles applicables à la surveillance du marché des véhicules, systèmes, composants et entités techniques distinctes, version du JO L 27 du 8.2.2022, p. 1.
Règlement (UE) 2022/545	Règlement délégué (UE) 2022/545 de la commission du 26 janvier 2022 complétant le règlement (UE) 2019/2144 du Parlement européen et du Conseil en établissant des règles détaillées relatives aux procédures d'essai et aux prescriptions techniques spécifiques pour la réception par type des véhicules à moteur en ce qui concerne leur enregistreur de données d'événements et pour la réception par type de ces systèmes en tant qu'entités techniques distinctes et modifiant l'annexe II dudit règlement, version du JO L 107 du 6.4.2022, p. 18.

Ch. 12, règlements CEE-ONU n° 0, 12, 13, 13-H, 24, 30, 34, 38, 43, 48, 51, 53, 65, 67, 78, 83, 90, 92, 96, 103, 105, 110, 116 à 118, 121, 125, 127, 129, 131, 136, 138, 140, 148 à 152, 154, 157 à 159 et 161 à 167

12 Règlements de la CEE-ONU

N° du règlement/Titre du règlement avec compléments
CEE-ONU

Règlement CEE-ONU n° 0 ¹³	Règlement CEE-ONU n° 0, du 19 juillet 2018, énonçant des prescriptions uniformes concernant un régime d'homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule ; modifié par la série d'amendements 05, en vigueur dès le 5 juin 2023 (Add.0 Rév.5).
Règlement CEE-ONU n° 12 ¹⁴	Règlement CEE-ONU n° 12, du 1 ^{er} juillet 1969, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules à moteur en ce qui concerne la protection du conducteur contre le dispositif de conduite en cas de choc ; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 05, en vigueur dès le 4 janvier 2023 (Add.11 Rév.5).
Règlement CEE-ONU n° 13 ¹⁵	Règlement CEE-ONU n° 13, du 1 ^{er} juin 1970, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules des catégories M, N et O en ce qui concerne le freinage ; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 12, complément 2, en vigueur dès le 5 juin 2023 (Add.12 Rév.9 Amend.2).
Règlement CEE-ONU n° 13-H ¹⁶	Règlement CEE-ONU n° 13-H, du 11 mai 1998, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des voitures particulières en ce qui concerne le freinage ; modifié en dernier lieu par le complément 17, en vigueur dès le 24 septembre 2023 (Add.12H Rév.3 Amend.4)
Règlement CEE-ONU n° 24 ¹⁷	Règlement CEE-ONU n° 24, du 1 ^{er} décembre 1971, sur les prescriptions uniformes relatives : I à l'homologation des moteurs à allumage par compression (APC) en ce qui concerne les émissions de polluants visibles ; II à l'homologation des véhicules à moteur en ce qui concerne l'installation d'un moteur APC d'un type homologué ; III à l'homologation des véhicules à moteur équipés d'un moteur APC en ce qui concerne les émissions de polluant visibles du moteur ; IV à la mesure de la puissance des moteurs APC ; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 03, complément 9, en vigueur dès le 5 juin 2023 (Add.23 Rév.2 Amend.9).
Règlement CEE-ONU n° 30 ¹⁸	Règlement CEE-ONU n° 30, du 1 ^{er} avril 1974, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des pneumatiques pour les véhicules à moteur et leurs remorques ; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 02, complément 25, en vigueur dès le 24 septembre 2023 (Add.29 Rév.3 Amend.11).
Règlement CEE-ONU n° 34	Règlement CEE-ONU n° 34, du 1 ^{er} juillet 1975, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne la prévention des risques d'incendie ; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 04, en vigueur dès le 5 juin 2023 (Add.33 Rév.4).

13 RO 2019 477

14 RO 2005 3765

15 RO 2005 3765

16 RO 2011 891

17 RO 2005 3765

18 RO 2005 3765

N° du règlement/Titre du règlement avec compléments
CEE-ONU

Règlement CEE-ONU n° 38 ¹⁹	Règlement CEE-ONU n° 38, du 1 ^{er} août 1978, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des feux-brouillard arrière pour les véhicules à moteur et leurs remorques ; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 01, en vigueur dès le 15 octobre 2019 (Add.37 Rév.4).
Règlement CEE-ONU n° 43	Règlement CEE-ONU n° 43, du 15 février 1981, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des vitrages de sécurité et de l'installation de ces vitrages sur les véhicules ; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 01, complément 10, en vigueur dès le 5 juin 2023 (Add.42 Rév.4 Amend.6).
Règlement CEE-ONU n° 48	Règlement CEE-ONU n° 48, du 1 ^{er} janvier 1982, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne l'installation des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse ; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 08, complément 3, en vigueur dès le 24 septembre 2023 (Add.47 Rév.14 Amend.3).
Règlement CEE-ONU n° 51 ²⁰	Règlement CEE-ONU n° 51, du 15 juillet 1982, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules à moteur ayant au moins quatre roues, en ce qui concerne les émissions sonores ; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 03, complément 8, en vigueur dès le 24 septembre 2023 (Add.50 Rév.3 Amend.8).
Règlement CEE-ONU n° 53	Règlement CEE-ONU n° 53, du 1 ^{er} février 1983, concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules de la catégorie L3 (motocycles) en ce qui concerne l'installation des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse ; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 03, complément 4, en vigueur dès 24 septembre 2023 (Add.52 Rév.5 Amend.4).
Règlement CEE-ONU n° 65 ²¹	Règlement CEE-ONU n° 65, du 15 juin 1986, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des feux spéciaux d'avertissement pour véhicules à moteur ; modifié en dernier lieu par le complément 12, en vigueur dès le 24 septembre 2023 (Add.64 Rév.2 Amend.5).
Règlement CEE-ONU n° 67	Règlement CEE-ONU n° 67, du 1 ^{er} juin 1987, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation : <ul style="list-style-type: none"> I des équipements spéciaux pour l'alimentation du moteur aux gaz de pétrole liquéfiés sur les véhicules des catégories M et N ; II des véhicules des catégories M et N munis d'un équipement spécial pour l'alimentation du moteur aux gaz de pétrole liquéfiés en ce qui concerne l'installation de cet équipement ; modifié par la série d'amendements 01, en vigueur dès le 13 novembre 1999 (Add.66 Rév.1), inclus tous les amendements suivants jusque-là : <ul style="list-style-type: none"> – série d'amendements 04, complément 2, en vigueur dès le 24 septembre 2023 (Add.66 Rév.7 Amend.2).
Règlement CEE-ONU n° 78	Règlement CEE-ONU n° 78, du 15 octobre 1988, concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules de la catégorie L en ce qui concerne le freinage ; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 05, complément 2, en vigueur dès le 24 septembre 2023 (Add.77 Rév.3 Amend.2).
Règlement CEE-ONU n° 83 ²²	Règlement CEE-ONU n° 83, du 5 novembre 1989, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne l'émission de polluants selon les exigences du moteur en matière de carburant ; modifié en

¹⁹ RO 2005 3765

²⁰ RO 2011 891

²¹ RO 2005 3765

²² RO 2005 3765

N° du règlementTitre du règlement avec compléments
CEE-ONU

	dernier lieu par la série d'amendements 07, complément 15, en vigueur dès le 5 juin 2023 (Add.82 Rév.5 Amend.15).
Règlement CEE-ONU n° 90	Règlement CEE-ONU n° 90, du 1 ^{er} novembre 1992, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des plaquettes de frein de rechange, des garnitures de frein à tambour de rechange et des disques et tambours de rechange pour les véhicules à moteur et leurs remorques ; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 02, complément 10, en vigueur dès le 5 juin 2023 (Add.89 Rév.3 Amend.10).
Règlement CEE-ONU n° 92	Règlement CEE-ONU n° 92, du 1 ^{er} novembre 1993, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des dispositifs silencieux d'échappement de remplacement non d'origine des motocycles, cyclomoteurs et véhicules à trois roues ; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 02, en vigueur dès le 15 octobre 2019 (Add.91 Rév.2).
Règlement CEE-ONU n° 96	Règlement CEE-ONU n° 96, du 15 décembre 1995, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des moteurs destinés aux tracteurs agricoles et forestiers ainsi qu'aux engins mobiles non routiers en ce qui concerne les émissions de polluants provenant du moteur ; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 05, en vigueur dès le 29 décembre 2018 (Add.95 Rév.4).
Règlement CEE-ONU n° 103 ²³	Règlement CEE-ONU n° 103, du 23 février 1997, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation de dispositifs antipollution de remplacement pour les véhicules à moteur ; modifié en dernier lieu par le complément 4, en vigueur dès le 10 juin 2014 (Add.102 Rév.1 Amend.1).
Règlement CEE-ONU n° 105 ²⁴	Règlement CEE-ONU n° 105, du 7 mai 1998, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules destinés au transport de marchandises dangereuses en ce qui concerne leurs caractéristiques particulières de construction ; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 06, complément 2, en vigueur dès le 24 septembre 2023 (Add.104 Rév.3 Amend.2).
Règlement CEE-ONU n° 110 ²⁵	Règlement CEE-ONU n° 110, du 28 décembre 2000, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation : I des organes spéciaux pour l'alimentation du moteur au gaz naturel comprimé (GNC) sur les véhicules ; II des véhicules munis d'organes spéciaux d'un type homologué pour l'alimentation du moteur au gaz naturel comprimé (GNC) en ce qui concerne l'installation de ces organes ; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 06, en vigueur dès le 24 septembre 2023 (Add.109 Rév.8).
Règlement CEE-ONU n° 116 ²⁶	Règlement CEE-ONU n° 116, du 6 avril 2005, sur les prescriptions techniques uniformes relatives à la protection des véhicules automobiles contre une utilisation non autorisée ; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 01, complément 1, en vigueur dès le 24 septembre 2023 (Add.115 Rév.1 Amend.1).
Règlement CEE-ONU n° 117 ²⁷	Règlement CEE-ONU n° 117, du 6 avril 2005, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation de pneumatiques en ce qui concerne les émissions de bruit de roulement et/ou l'adhérence sur sol mouillé et/ou la résistance au

23 RO 2005 3765

24 RO 2005 3765

25 RO 2005 3765

26 RO 2011 891

27 RO 2011 891

N° du règlement/Titre du règlement avec compléments
CEE-ONU

	roulement ; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 04, en vigueur dès le 24 septembre 2023 (Add.116 Rév.5 Amend.2).
Règlement CEE-ONU n° 118 ²⁸	Règlement CEE-ONU n° 118, du 6 avril 2005, sur les prescriptions uniformes relatives au comportement au feu et/ou à l'imperméabilité aux carburants ou aux lubrifiants des matériaux utilisés dans la construction de certaines catégories de véhicules à moteur ; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 04, complément 1, en vigueur dès le 5 juin 2023 (Add.117 Rév.3 Amend.1)
Règlement CEE-ONU n° 121 ²⁹	Règlement CEE-ONU n° 121, du 18 janvier 2006, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne l'emplacement et les moyens d'identification des commandes manuelles, des témoins et des indicateurs ; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 01, complément 6, en vigueur dès le 24 septembre 2023 (Add.120 Rév.2 Amend.6).
Règlement CEE-ONU n° 125 ³⁰	Règlement CEE-ONU n° 125, du 9 novembre 2007, sur les prescriptions uniformes concernant l'homologation des véhicules automobiles en ce qui concerne le champ de vision vers l'avant du conducteur ; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 02, complément 3, en vigueur dès le 24 septembre 2023 (Add.124 Rév.3 Amend.3).
Règlement CEE-ONU n° 127 ³¹	Règlement CEE-ONU n° 127, du 17 novembre 2012, sur les prescriptions uniformes concernant l'homologation des véhicules automobiles en ce qui concerne la sécurité des piétons ; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 04, en vigueur dès le 5 juin 2023 (Add.126 Rév.4).
Règlement CEE-ONU n° 129 ³²	Règlement CEE-ONU n° 129, du 9 juillet 2013, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des dispositifs renforcés de retenue pour enfants (ECRS) ; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 03, complément 8, en vigueur dès le 5 juin 2023 (Add.128 Rév.4 Amend.8).
Règlement CEE-ONU n° 131 ³³	Règlement CEE-ONU n° 131, du 9 juillet 2013, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules à moteur en ce qui concerne les systèmes avancés de freinage d'urgence (AEBS) ; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 02, complément 1, en vigueur dès le 24 septembre 2023 (Add.130 Rév.2 Amend.1).
Règlement CEE-ONU n° 136 ³⁴	Règlement CEE-ONU n° 136, du 20 janvier 2016, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules de la catégorie L en ce qui concerne les dispositions particulières applicables à la chaîne de traction électrique ; modifié par la série d'amendements 01, en vigueur dès le 4 janvier 2023 (Add.135 Rév.1).
Règlement CEE-ONU n° 138 ³⁵	Règlement CEE-ONU n° 138, du 5 octobre 2016, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules à moteur silencieux en ce qui concerne leur audibilité réduite ; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 01, complément 3, en vigueur dès le 24 septembre 2023 (Add.137 Rév.1 Amend.3).

- 28 RO 2011 891
- 29 RO 2011 891
- 30 RO 2011 891
- 31 RO 2014 2611
- 32 RO 2014 2611
- 33 RO 2014 2611
- 34 RO 2016 3693
- 35 RO 2016 3693

N° du règlement/Titre du règlement avec compléments
CEE-ONU

Règlement CEE-ONU n° 140 ³⁶	Règlement CEE-ONU n° 140, du 22 janvier 2017, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des voitures particulières en ce qui concerne les systèmes de contrôle électronique de la stabilité (ESC) ; modifié en dernier lieu par le complément 5, en vigueur dès le 24 septembre 2023 (Add.139 Amend.5).
Règlement CEE-ONU n° 148 ³⁷	Règlement CEE-ONU n° 148, du 15 novembre 2019, énonçant des prescriptions uniformes relatives à l'homologation des dispositifs (feux) de signalisation lumineuse pour les véhicules à moteur et leurs remorques ; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 01, complément 1, en vigueur dès le 24 septembre 2023 (Add.147 Rév.1 Amend.1).
Règlement CEE-ONU n° 149 ³⁸	Règlement CEE-ONU n° 149, du 15 novembre 2019, énonçant des prescriptions uniformes relatives à l'homologation des dispositifs (feux) et systèmes d'éclairage de la route pour les véhicules à moteur ; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 01, complément 1, en vigueur dès le 24 septembre 2023 (Add.148 Rév.1 Amend.1).
Règlement CEE-ONU n° 150 ³⁹	Règlement CEE-ONU n° 150, du 15 novembre 2019, énonçant des prescriptions uniformes relatives à l'homologation des dispositifs et marquages rétro réfléchissants pour les véhicules à moteur et leurs remorques ; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 01, complément 1, en vigueur dès le 24 septembre 2023 (Add.149 Rév.1 Amend.1).
Règlement CEE-ONU n° 151 ⁴⁰	Règlement CEE-ONU n° 151, du 15 novembre 2019, énonçant des prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules à moteur en ce qui concerne le système de surveillance de l'angle mort pour la détection des vélos ; modifié en dernier lieu par le complément 4, en vigueur dès le 5 juin 2023 (Add.150 Amend.4).
Règlement CEE-ONU n° 152 ⁴¹	Règlement CEE-ONU n° 152, du 23 janvier 2020, énonçant des prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules des catégories M ₁ et N ₁ en ce qui concerne leur système actif de freinage d'urgence ; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 02, complément 3, en vigueur dès le 24 septembre 2023 (Add.151 Rev.2 Amend.3).
Règlement CEE-ONU n° 154 ⁴²	Règlement CEE-ONU n° 154, du 22 janvier 2021, énonçant des prescriptions uniformes relatives à l'homologation des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers en ce qui concerne les émissions de référence, les émissions de dioxyde de carbone et la consommation de carburant et/ou la mesure de la consommation d'énergie électrique et de l'autonomie en mode électrique (WLTP) ; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 03, en vigueur dès le 8 octobre 2022 (Add.153 Rev.3).

- 36 RO 2017 3793
 37 RO 2020 495
 38 RO 2020 495
 39 RO 2020 495
 40 RO 2020 495
 41 RO 2020 495
 42 RO 2021 211

N° du règlement/Titre du règlement avec compléments
CEE-ONU

- Règlement CEE-ONU n° 157⁴³ Règlement CEE-ONU n° 157, du 22 janvier 2021, énonçant des prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne leur système automatisé de maintien dans la voie ; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 01, complément 1, en vigueur dès le 24 septembre 2023 (Add.156 Rév.1 Amend.1).
- Règlement CEE-ONU n° 158 Règlement CEE-ONU n° 158, du 10 juin 2021, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des dispositifs d'aide à la vision lors des manœuvres en marche arrière et des véhicules à moteur en ce qui concerne la détection par le conducteur d'usagers de la route vulnérables derrière le véhicule ; modifié en dernier lieu par le complément 2, en vigueur dès le 5 juin 2023 (Add.157 Amend.2).
- Règlement CEE-ONU n° 159 Règlement CEE-ONU n° 159, du 10 juin 2021, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne les systèmes de détection de piétons et de cyclistes au démarrage ; modifié en dernier lieu par le complément 2, en vigueur dès le 5 juin 2023 (Add.158 Amend.2).
- Règlement CEE-ONU n° 161 Règlement CEE-ONU n° 161, du 30 septembre 2021, sur les prescriptions uniformes relatives à la protection des véhicules à moteur contre une utilisation non autorisée et à l'homologation de leurs dispositifs de protection contre une utilisation non autorisée (au moyen d'un système de verrouillage) ; modifié en dernier lieu par le complément 3, en vigueur dès le 5 juin 2023 (Add.160 Amend.3).
- Règlement CEE-ONU n° 162 Règlement CEE-ONU n° 162, du 30 septembre 2021, sur les prescriptions techniques uniformes relatives à l'homologation des dispositifs d'immobilisation et à l'homologation d'un véhicule en ce qui concerne son dispositif d'immobilisation ; modifié en dernier lieu par le complément 4, en vigueur dès le 5 juin 2023 (Add.161 Amend.4).
- Règlement CEE-ONU n° 163 Règlement CEE-ONU n° 163, du 30 septembre 2021, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des systèmes d'alarme pour véhicules et à l'homologation d'un véhicule en ce qui concerne son système d'alarme ; modifié en dernier lieu par le complément 2, en vigueur dès le 5 juin 2023 (Add.162 Amend.2).
- Règlement CEE-ONU n° 164 Règlement CEE-ONU n° 164, du 14 octobre 2022, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des pneumatiques à crampons en ce qui concerne leur performance sur la neige ; modifié par complément 1, en vigueur dès le 24 septembre 2023 (Add.163 Amend.1).
- Règlement CEE-ONU n° 165 Règlement CEE-ONU n° 165, du 19 janvier 2023, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des avertisseurs sonores de marche arrière et des véhicules à moteur en ce qui concerne leurs signaux sonores d'avertissement de marche arrière (Add.164).
- Règlement CEE-ONU n° 166 Règlement CEE-ONU n° 166, du 8 juin 2023, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des dispositifs et des véhicules à moteur en ce qui concerne la perceptibilité des usagers de la route vulnérables par le conducteur dans les zones proches à l'avant et sur les côtés des véhicules (Add.165).

⁴³ RO 2021 211

N° du règlement CEE-ONU	Titre du règlement avec compléments
----------------------------	-------------------------------------

Règlement CEE-ONU n° 167	Règlement CEE-ONU n° 167, du 8 juin 2023, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules à moteur en ce qui concerne leur vision directe (Add.166).
--------------------------------	---

Ch. 14, norme EN 17344

14 Normes européennes

EN n°	Titre
EN 17344	Matériel agricole – Véhicules agricoles et forestiers automoteurs – Exigences en matière de freinage, édition EN 17344:2020.

Annexe 5
(art. 50, al. 2, 52, al. 5, et 177, al. 3)

Mesure de la fumée, des gaz d'échappement et de l'évaporation

Ch. 213

- 213 S'agissant des moteurs à allumage commandé ou à allumage par compression des véhicules automobiles dont le poids total est compris entre 0,8 et 12 t, et dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 45 km/h, il suffit qu'ils soient conformes au règlement (UE) 2016/1628 ou au règlement CEE-ONU n° 96.

Annexe 8
(art. 67, al. 2)

Composants dangereux des véhicules

Ch. 11

- 11 Les pare-buffles des véhicules non soumis au règlement (UE) 2019/2144 (art. 104a, al. 3) doivent être conçus de manière à ne pas présenter de risque de blessures supplémentaires en cas de collision, notamment avec des piétons ou des usagers de deux-roues.

Annexe 9
(art. 107, al. 3, et 139, al. 3)

Dimensions intérieures des véhicules déterminantes, établissement du nombre de places et calcul du poids des bagages

Ch. 222

222 *Ne concerne que le texte italien.*

Ch. 241.3

241.3 *Ne concerne que le texte italien.*

Ch. 25

25 Poids par personne

Pour établir le nombre de places, le poids déterminant par personne s'élève à 75 kg, sauf dans les cas suivants :

– minibus	71 kg
– minibus avec places debout	68 kg
– voitures de tourisme	68 kg
– voitures de livraison	68 kg
– bus scolaires	40 kg
– pour les autocars	voir ch. 321

Ch. 312

312 Dans les autocars, il doit exister entre les sièges un couloir longitudinal d'une largeur d'au moins 0,24 m. Les sièges peuvent toutefois être décalés vers le milieu du véhicule, s'il est possible, sans difficulté, de les remettre dans leur position initiale lorsqu'ils sont inoccupés. Pour les véhicules utilisés dans le trafic de ligne soumis à concession, les dimensions minimales du couloir doivent être conformes au règlement CEE-ONU n°107. Si des impératifs liés à l'exploitation l'exigent, l'autorité d'immatriculation peut admettre une largeur de couloir de 0,24 m pour des bus scolaires au sens de l'art. 123a également affectés à un service de ligne.

Ch. 332.17

332.17 La superficie en avant d'un plan vertical passant par le centre de la surface du siège du conducteur (dans sa position la plus reculée) ;