

Ce document n'a pas valeur de publication officielle. Seule la version publiée au Recueil officiel fait foi.



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:

Preamble

vu les art. 8, 9, al. 1^{bis}, 2 et 3, 13, al. 2 et 4, 18, al. 2, 20, 25, 30, al. 1 et 4, 41, al. 2^{bis} et 3, 103, al. 1 et 3, et 106, al. 1, 6 et 10, de la loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière (LCR)²,

Remplacement d'expressions

¹ Aux art. 27, 33, 40, 48, 95, 118a, 133, 162, 164–166, 191, 207, al. 3 à 5, 208, 209, 211 et aux annexes 6, 7, 9 et 10, «agricole» est remplacé par «agricole et forestier», en procédant aux ajustements grammaticaux nécessaires.

² À l'art. 44, «CE» est remplacé par «UE».

³ Ne concerne que le texte italien.

⁴ Ne concerne que le texte italien.

⁵ Ne concerne que le texte italien.

⁶ Ne concerne que le texte italien.

⁷ Ne concerne que le texte italien.

⁸ Ne concerne que le texte italien.

¹ RS 741.41

² RS 741.01

⁹ *Ne concerne que le texte italien.*

¹⁰ *Ne concerne que le texte italien.*

Art. 3, al. 3, let. f

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

- f. OMBT pour l'ordonnance du 25 novembre 2015 sur les matériels électriques à basse tension³;

Art. 7, al. 1, let. a, et 2

Ne concerne que le texte italien.

Art. 8, al. 1 et 2

Ne concerne que le texte italien.

Art. 9, al. 5

⁵ Sont réputés «véhicules agricoles et forestiers» les tracteurs, les chariots à moteur, les chariots de travail, les monoaxes et les remorques qui sont utilisés uniquement pour les besoins d'une exploitation agricole ou forestière, ou d'une exploitation similaire (art. 86 OCR⁴), et qui ne dépassent pas les vitesses déterminantes pour la classification visées à l'art. 161 pour les véhicules automobiles et à l'art. 207 pour les remorques.

Art. 11, al. 4

Abrogé

Art. 12 Classification selon le droit de l'UE

¹ Les voitures automobiles de transport visées dans la directive 2007/46/CE sont classées dans les catégories M et N. Les voitures automobiles de transport de la catégorie M sont des voitures automobiles affectées au transport de personnes; celles de la catégorie N sont des voitures automobiles affectées au transport de choses. Elles sont classées dans les catégories suivantes:

- a. catégorie M₁: véhicules comptant neuf places assises au maximum, conducteur compris;
- b. catégorie M₂: véhicules comptant plus de neuf places assises, conducteur compris, dont le poids garanti ne dépasse pas 5,00 t;
- c. catégorie M₃: véhicules comptant plus de neuf places assises, conducteur compris, dont le poids garanti est supérieur à 5,00 t;

³ RS 734.26

⁴ RS 741.11

- d. catégorie N₁: véhicules dont le poids garanti n'excède pas 3,50 t;
- e. catégorie N₂: véhicules dont le poids garanti est supérieur à 3,50 t, mais ne dépasse pas 12,00 t;
- f. catégorie N₃: véhicules dont le poids garanti est supérieur à 12,00 t.

² Les véhicules des catégories M ou N qui satisfont aux conditions énoncées à l'annexe II, let. A, ch. 4, de la directive 2007/46/CE sont considérés comme des véhicules tout terrain. La lettre «G» est ajoutée à leur indicatif de catégorie.

³ Les voitures automobiles de la catégorie T sont des tracteurs à roues au sens du règlement (UE) n° 167/2013 qui sont spécialement conçus pour un usage agricole et forestier. Elles sont classées dans les catégories suivantes:

- a. catégorie T1: tracteurs dont la voie de l'essieu le plus proche du conducteur est d'au moins 1,15 m, dont le poids à vide est supérieur à 0,60 t et dont la garde au sol n'excède pas 1,00 m;
- b. catégorie T2: tracteurs dont la voie minimale est inférieure à 1,15 m, dont le poids à vide est supérieur à 0,60 t et dont la garde au sol n'excède pas 0,60 m;
- c. catégorie T3: tracteurs dont le poids à vide n'excède pas 0,60 t;
- d. catégorie T4: tracteurs dont les sous-catégories suivantes ont une affectation particulière:
 - 1. catégorie T4.1: tracteurs enjambeurs qui sont conçus pour travailler des cultures hautes en ligne, possèdent un châssis surélevé et dont la garde au sol en position de travail est supérieure à 1,00 m,
 - 2. catégorie T4.2: tracteurs de grande largeur,
 - 3. catégorie T4.3: tracteurs à basse garde au sol et à quatre roues motrices, équipés d'une ou plusieurs prises de force, d'un poids garanti n'excédant pas 10 t et d'un rapport entre le poids garanti et le poids à vide inférieur à 2,5, et dont le centre de gravité est inférieur à 0,85 m au-dessus du sol.

⁴ Les voitures automobiles de la catégorie C sont des tracteurs à chenilles au sens du règlement (UE) n° 167/2013 qui sont spécialement conçus pour un usage agricole et forestier. Elles sont classées dans les mêmes sous-catégories que les tracteurs de la catégorie T.

⁵ Un indice est ajouté à l'indicatif de catégorie des tracteurs des catégories T et C en fonction de la vitesse maximale par construction:

- a. «a» pour les tracteurs dont la vitesse maximale par construction n'excède pas 40 km/h;
- b. «b» pour les tracteurs dont la vitesse maximale par construction est supérieure à 40 km/h.

⁶ Pour la classification d'un véhicule tracteur destiné à tirer une semi-remorque, une remorque à timon rigide ou une remorque à essieu central, il y a lieu de prendre en considération la charge du timon ou la charge de la sellette d'appui.

Art. 13, al. 2, let. d

² Sont assimilées aux voitures automobiles de travail:

- d. les voitures automobiles des services du feu et de la protection qui transportent exclusivement des personnes ou du matériel appartenant à l'organisation concernée.

Art. 18, let. b, ch. 1

Sont réputés «cyclomoteurs»:

- b. «les «cyclomoteurs légers», c'est-à-dire les véhicules équipés d'un système de propulsion électrique, dont la puissance du ou des moteurs n'excède pas 0,50 kW au total, pouvant atteindre une vitesse de 20 km/h au maximum de par leur construction et éventuellement équipés d'une assistance au pédalage jusqu'à 25 km/h, et:
 - 1. qui ont deux places au plus,

Art. 19, al. 1

¹ Les «remorques» sont des véhicules sans dispositif de propulsion propre, construits pour être tirés 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. 20, al. 3, let. cbis, d et f, et 4

³ D'après leur construction, on distingue les remorques de transport suivantes:

- cbis. les «remorques à timon rigide» sont des remorques dont le timon ne peut pivoter que légèrement dans le sens vertical et transmet, de par sa construction, une charge verticale au véhicule tracteur;
- d. les «remorques à essieu central» sont des remorques à timon rigide dont le ou les essieux sont situés le plus près possible du centre de gravité de la remorque et dont le timon ne transmet ainsi qu'une faible charge verticale au véhicule tracteur;
- f. les «traîneaux» sont des remorques d'une vitesse maximale de 20 km/h, tracées partiellement ou totalement sur des patins.

⁴ Les timons articulés à réglage hydraulique qui transmettent une charge verticale au véhicule tracteur sont considérés comme des timons rigides.

Art. 21 Classification des remorques selon le droit de l'UE

¹ Les remorques de la catégorie O sont des remorques de transport au sens de la directive 2007/46/CE. Elles sont classées dans les catégories suivantes:

- a. catégorie O₁: remorques dont le poids garanti ne dépasse pas 0,75 t;
- b. catégorie O₂: remorques dont le poids garanti dépasse 0,75 t, mais n'excède pas 3,50 t;
- c. catégorie O₃: remorques dont le poids garanti dépasse 3,50 t, mais n'excède pas 10,00 t;
- d. catégorie O₄: remorques dont le poids garanti dépasse 10,00 t.

² Les remorques de la catégorie R sont des remorques de transport au sens du règlement (UE) n° 167/2013 spécialement conçues pour un usage agricole et forestier. Elles sont classées dans les catégories suivantes:

- a. catégorie R1: remorques dont le poids garanti ne dépasse pas 1,50 t;
- b. catégorie R2: remorques dont le poids garanti dépasse 1,50 t, mais n'excède pas 3,50 t;
- c. catégorie R3: remorques dont le poids garanti dépasse 3,50 t, mais n'excède pas 21,00 t;
- d. catégorie R4: remorques dont le poids garanti dépasse 21,00 t.

³ Les remorques de la catégorie S sont des remorques de travail au sens du règlement (UE) n° 167/2013 qui sont spécialement conçues pour un usage agricole et forestier. Elles sont classées dans les catégories suivantes:

- a. Catégorie S1: remorques dont le poids garanti ne dépasse pas 3,50 t;
- b. Catégorie S2: remorques dont le poids garanti dépasse 3,50 t.

⁴ Un indice est ajouté à l'indicatif de catégorie des remorques visées aux al. 2 et 3 en fonction de la vitesse maximale par construction:

- a. «a» pour les remorques dont la vitesse maximale par construction n'excède pas 40 km/h;
- b. «b» pour les remorques dont la vitesse maximale par construction est supérieure à 40 km/h.

⁵ Pour la classification des semi-remorques, des remorques à timon rigide et des remorques à essieu central, le poids garanti déterminant est égal à la charge transmise au sol par le ou les essieux de la remorque, lorsque celle-ci est attelée au véhicule tracteur et qu'elle est chargée jusqu'à la limite maximale techniquement admissible. La charge du timon ou la charge de la sellette d'appui doit être prise en considération pour le véhicule tracteur.

Art. 22, al. 2, let. a

² Leur sont assimilées les remorques:

- a. au sens de l'al. 1, dotées d'une capacité de chargement permettant de charger ou décharger provisoirement une marchandise produite ou nécessaire durant le processus de travail et dont le rapport entre le poids garanti et le poids à vide est inférieur à 3,0;

Art. 23, titre et al. 3

Voitures à bras, véhicules à traction animale

³ *Abrogé**Art. 27, al. 1^{bis}*

^{1bis} Les autres véhicules agricoles et forestiers dont la largeur n'excède 2,55 m qu'en raison du montage de pneumatiques larges (art. 60, al. 6), de chenilles en caoutchouc, d'éventuels dispositifs de recouvrement des roues en matériau mou ou d'engins de travail sont admis comme des véhicules spéciaux jusqu'à une largeur de 3,00 m. En ce qui concerne les pneumatiques et les chenilles, il doit exister, du type de véhicule en question, un modèle dont la largeur atteint 2,55 m au maximum.

Art. 28, let. b et c

Les véhicules suivants ayant une largeur hors normes peuvent circuler sans autorisation et ne sont pas considérés comme véhicules spéciaux:

- b. les tracteurs immatriculés en tant que véhicules industriels et dont la vitesse maximale n'excède pas 40 km/h et les chariots à moteur qui, pour effectuer des courses en relation avec les besoins d'une exploitation agricole ou forestière (art. 87 OCR⁵), sont équipés, à titre temporaire, de pneus jumelés ou de roues d'adhérence, tant que leur largeur ne dépasse pas 3,00 m;
- c. les remorques immatriculées en tant que véhicules industriels qui, pour effectuer des courses en relation avec les besoins d'une exploitation agricole ou forestière (art. 87 OCR), sont équipées, à titre temporaire, de pneus jumelés, de roues d'adhérence ou d'engins, tant que leur largeur ne dépasse pas celle du véhicule tracteur.

*Titre précédant l'art. 29***Deuxième partie****Contrôle en vue de l'immatriculation, contrôle subséquent et service antipollution****Chapitre 1 Contrôle en vue de l'immatriculation***Art. 29* Principe

¹ Pour les véhicules automobiles et leurs remorques, il faut procéder à un contrôle officiel avant leur immatriculation afin de déterminer s'ils satisfont aux prescriptions sur la construction et l'équipement.

² Il n'est pas nécessaire de procéder à un contrôle en vue de l'immatriculation au sens des art. 30 à 32 pour les cyclomoteurs. La procédure d'immatriculation de ces derniers se fonde sur les art. 90 à 96 OAC⁶.

⁵ RS 741.11

⁶ RS 741.51

³ Il n'est pas nécessaire de procéder à un contrôle cantonal en vue de l'immatriculation pour les véhicules militaires et les véhicules qui relèvent de l'ordonnance du 4 novembre 2009 sur le transport de voyageurs⁷.

⁴ Les modifications apportées aux véhicules entre le contrôle en vue de l'immatriculation et l'immatriculation elle-même doivent être notifiées à l'autorité d'immatriculation et contrôlées conformément à l'art. 34, al. 2.

Art. 30 Contrôle de véhicules neufs; contrôle administratif

¹ Pour les véhicules neufs, la preuve du respect des prescriptions sur la construction et l'équipement est apportée au moyen:

- a. d'un rapport d'expertise dûment rempli et signé par le titulaire de la réception par type ou de la fiche de données, ou
- b. d'un certificat de conformité européen sous forme électronique conformément à l'art. 37 du règlement (UE) 2018/858.

² Sont réputés neufs les véhicules qui:

- a. sont immatriculés pour la première fois;
- b. ont été immatriculés à l'étranger il y a un an ou moins, si leur kilométrage n'excède pas 2000 km ou s'ils n'ont pas été utilisés plus de 70 h.

Art. 30a Contrôle de véhicules neufs; contrôle d'identification et contrôle de fonctionnement

¹ Si, pour un véhicule neuf, les documents visés à l'art. 30, al. 1, font défaut, la preuve du respect des prescriptions sur la construction et l'équipement est apportée comme suit:

- a. s'il existe un certificat de conformité européen sous forme papier, un contrôle d'identification est effectué dans le cas des voitures de tourisme et des voitures automobiles servant d'habitation d'un poids total de 3,50 t; un contrôle de fonctionnement est réalisé pour les autres véhicules ;
- b. s'il n'existe pas de certificat de conformité européen sous forme papier, un contrôle de fonctionnement est effectué:
 1. s'il existe une déclaration de conformité au sens du règlement CEE-ONU n° 0 et si toutes les autres réceptions nécessaires à titre complémentaire conformément à la réception générale UE correspondante sont fournies,
 2. si des réceptions et des marques de conformité ont été délivrées par des États étrangers conformément au droit national ou international énoncé à l'annexe 2 ou au moins équivalent aux prescriptions suisses,
 3. s'il existe des déclarations de conformité au sens des art. 2, let. f, et 14, ORT⁸,

⁷ RS 745.11

⁸ RS 741.511

4. s'il existe des rapports d'expertise conformes aux prescriptions énoncées à l'annexe 2, qui ont été établis par des organes d'expertise indiqués à l'annexe 2 ORT ou reconnus par l'OFROU selon l'art. 17, al. 2, ORT, ou
5. si les détenteurs bénéficient de privilèges et d'immunités diplomatiques ou consulaires.

² Le contrôle de fonctionnement se limite aux dispositifs les plus importants tels que la direction, les freins et l'éclairage, ainsi qu'aux dispositifs d'attelage des véhicules tracteurs et des remorques.

³ Il appartient au requérant d'apporter la preuve de l'équivalence visée à l'al. 1, let. b, ch. 2.

Art. 30b Contrôle de véhicules neufs; examen technique approfondi

Si, pour un véhicule neuf, les documents visés à l'art. 30, al. 1, font défaut et si les conditions énoncées à l'art. 30a ne sont pas remplies, la preuve du respect des prescriptions sur la construction et l'équipement est apportée au moyen d'un examen technique approfondi. Il s'agit notamment de vérifier si le véhicule est conforme aux prescriptions sur les émissions de gaz d'échappement et le niveau sonore et s'il offre toute sécurité pour l'usage auquel il est destiné.

Art. 30c Contrôle de véhicules neufs; examen technique de composants ou de modifications

S'agissant de véhicules pour lesquels il existe seulement une partie des documents visés à l'art. 30a, let b, ch. 1 à 4, ou de véhicules modifiés, les composants ou les modifications non contrôlés doivent faire l'objet d'un examen technique approfondi.

Art. 31 Contrôle de véhicules qui ne sont pas neufs; contrôle de fonctionnement et examen technique approfondi

¹ Pour prouver que des véhicules qui ne sont pas neufs (art. 30, al. 2) respectent les prescriptions sur la construction et l'équipement, un contrôle de fonctionnement est effectué:

- a. s'il existe un rapport d'expertise dûment rempli et signé par le titulaire de la réception par type ou de la fiche de données;
- b. s'il existe un certificat de conformité européen;
- c. s'il existe une déclaration de conformité au sens du règlement CEE-ONU n° 0 et si toutes les autres réceptions nécessaires à titre complémentaire conformément à la réception générale UE correspondante sont fournies, ou
- d. si les détenteurs bénéficient de privilèges et d'immunités diplomatiques ou consulaires.

² Le contrôle de fonctionnement se limite aux dispositifs les plus importants tels que la direction, les freins et l'éclairage, ainsi qu'aux dispositifs d'attelage des véhicules tracteurs et des remorques.

³ Si les conditions énoncées à l'al. 1 ne sont pas remplies, un examen technique approfondi est effectué. Il s'agit notamment de vérifier si le véhicule est conforme aux prescriptions sur les émissions de gaz d'échappement et le niveau sonore et s'il offre toute sécurité pour l'usage auquel il est destiné.

Art. 31a Systèmes et composants de véhicules qui diffèrent de la réception par type du véhicule

¹ Les systèmes et composants de véhicules qui diffèrent de la réception par type du véhicule sont soumis à un contrôle de fonctionnement si l'une des conditions énoncées à l'art. 30a, al. 1, let. b, ch. 2 à 4, est remplie.

² Dans les autres cas, les systèmes et composants de véhicules qui diffèrent de la réception par type du véhicule sont soumis à un examen technique approfondi. Il s'agit notamment de vérifier s'ils offrent toute sécurité pour l'usage auquel ils sont destinés et s'ils ne présentent aucun risque sérieux pour l'environnement ou la santé publique.

Art. 32 Contrôle garage

¹ Pour les véhicules bénéficiant d'une réception par type ou d'une fiche de données, l'autorité d'immatriculation peut déléguer la rédaction du rapport d'expertise et le contrôle de fonctionnement à des personnes qui offrent toute garantie d'exécution irréprochable.

² La délégation peut s'étendre aux voitures automobiles légères, remorques dont le poids total ne dépasse pas 3,50 t, motocycles, quadricycles légers à moteur, quadricycles à moteur et tricycles à moteur.

³ Elle ne s'applique pas aux véhicules qui diffèrent du type réceptionné.

⁴ L'autorité d'immatriculation procède à des contrôles par sondage. Elle retire l'habilitation en cas de lacunes graves ou répétées.

Titre suivant l'art. 32

Chapitre 2 Contrôles subséquents

Art. 33, al. 1 et 2, let. e, ch. 7

¹ Les véhicules énumérés à l'al. 2 et admis à circuler avec des plaques de contrôle sont soumis périodiquement à un contrôle subséquent officiel. L'autorité d'immatriculation convoque les détenteurs de ces véhicules audit contrôle.

² Les contrôles sont effectués aux intervalles suivants:

- e. cinq ans après la première mise en circulation, pour la première fois, puis tous les cinq ans, sur:
 - 7. les remorques de forains et de cirques qui sont désignées comme telles dans le permis de circulation et transportent exclusivement du matériel de forains et de cirque.

Art. 34, al. 1, 2, let. h, 5, 5bis et 6

¹ La police notifie à l'autorité d'immatriculation les véhicules ayant subi des dommages importants lors d'accidents ou présentant des défauts graves lors de contrôles. Ceux-ci doivent faire l'objet d'un contrôle subséquent dans le canton de stationnement.

² Le détenteur est tenu de notifier à l'autorité d'immatriculation les transformations apportées aux véhicules. Avant de pouvoir utiliser à nouveau un véhicule transformé, le détenteur doit le soumettre à un contrôle subséquent. Sont notamment visés:

h. *ne concerne que le texte italien;*

⁵ *Abrogé*

^{5bis} *Abrogé*

⁶ *Ne concerne que le texte italien.*

Art. 34a Déléation des contrôles subséquents

L'autorité d'immatriculation peut déléguer les contrôles subséquents à des entreprises ou à des organisations qui garantissent une exécution irréprochable. Font exception les contrôles subséquents effectués à la suite de notifications de la police (art. 34, al. 1).

Titre suivant l'art. 34a

Chapitre 2a**Dispositions communes aux contrôles en vue de l'immatriculation et aux contrôles subséquents***Art. 34b*

¹ Les contrôles en vue de l'immatriculation et les contrôles subséquents doivent être réalisés par des experts de la circulation. Font exception les contrôles en vue de l'immatriculation visés à l'art. 30, al. 1, et les contrôles garage (art. 32).

² Les contrôles en vue de l'immatriculation et les contrôles subséquents réalisés par une autorité d'immatriculation sont reconnus par les autres. Sont également reconnus les contrôles délégués à des personnes qui apportent la preuve que le canton de stationnement les a habilités à effectuer le contrôle garage (art. 32).

³ Si l'autorité d'immatriculation n'est pas en mesure d'effectuer elle-même certaines vérifications techniques, elle peut demander qu'un organe d'expertise au sens de l'annexe 2 ORT⁹ procède à un contrôle.

⁴ L'autorité d'immatriculation peut demander une traduction certifiée conforme des documents requis, s'ils n'ont pas été rédigés en français, en allemand, en italien ou en anglais.

⁹ RS 741.511

⁵ Il convient d'utiliser des moyens de contrôle appropriés couramment disponibles sur le marché. Ils doivent faire l'objet d'un étalonnage régulier; METAS est compétent en la matière. Si aucun étalonnage n'est possible, les moyens de contrôle doivent être fabriqués selon une norme nationale et indiquer les résultats conformément à celle-ci. Dans ce cas, ils doivent subir un entretien au moins une fois par an auprès de l'organe d'expertise ou de tiers, conformément aux indications du constructeur.

⁶ Les remorques sont attelées à un véhicule tracteur approprié pour être contrôlées.

Art. 35, al. 2, let. c

² L'entretien du système antipollution des voitures automobiles à allumage par compression (art. 59a, al. 1, OCR) comprend:

- c. une mesure des émissions de fumées en accélération libre au moyen d'un appareil mesureur agréé pour les contrôles officiels ou une mesure du nombre de particules selon les exigences de l'OPair¹⁰ concernant l'entretien du système antipollution des machines de chantier ainsi que des machines et engins équipés d'un moteur à combustion et non destinés à la circulation routière.

Art. 42, al. 1

¹ L'augmentation du poids garanti, du poids remorquable, du poids de l'ensemble ou de la capacité de charge par essieu nécessite une nouvelle garantie du constructeur selon l'art. 41, al. 2.

Art. 46, al. 3

³ Les mesures de puissance réalisées selon d'autres normes, comme la norme CEI 60034-1: 2010 Machines électriques tournantes – partie 1: caractéristiques assignées et caractéristiques de fonctionnement, peuvent être reconnues si elles fournissent des résultats comparables. Pour les cyclomoteurs à propulsion électrique et les vélos-taxis électriques, une mesure de puissance selon le service type S1 de la norme CEI 60034-1: 2010 peut être reconnue.

Art. 48, al. 5, let. e

⁵ Ne sont pas visés par l'al. 4:

- e. l'adaptation d'un véhicule à une évaluation de conformité ou à une attestation de conformité existante.

Art. 51, al. 1

¹ Les indications suivantes doivent figurer de manière durable et clairement lisible sur les moteurs de propulsion électriques, montés ou non:

- a. le nom ou la marque du fabricant du moteur;
- b. la puissance du moteur en kW (art. 46, al. 2).

Art. 53, al. 3, let. h et i

³ Les silencieux de remplacement doivent être aussi efficaces que les dispositifs admis à l'origine. Sont également admis les silencieux de remplacement qui bénéficient, pour le type de véhicule considéré, d'une réception conforme à l'une des réglementations suivantes:

- h. règlement (UE) n° 167/2013 et règlement délégué (UE) 2015/96, ou
- i. règlement (UE) n° 167/2013 et règlement délégué (UE) 2018/985.

Art. 58, al. 6, let. e et f, et 8

⁶ La charge nominale, l'indice de vitesses, les combinaisons jantes/pneumatiques et la circonférence de roulement doivent être conformes à l'état de la technique, tel qu'il est notamment décrit dans les normes de l'ETRTO ou dans les réglementations suivantes:

- e. règlement (UE) n° 167/2013 et règlement délégué (UE) 2015/208, ou
- f. règlement CEE-ONU n° 106.

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 aux règlements (CE) n° 661/2009 et (UE) n° 458/2011.

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 des règlements (CE) n° 661/2009 et (UE) n° 458/2011 ou du règlement CEE-ONU n° 64 et doivent être munies des indications nécessaires.

Art. 60, al. 6

⁶ Sont réputés pneumatiques larges les pneumatiques et les pneumatiques jumelés dont la largeur représente au moins un tiers du diamètre extérieur du pneumatique ou mesure au moins 0,60 m.

Art. 62, al. 4

⁴ Ne sont pas visés par l'al. 2 les véhicules dont la vitesse maximale par construction est moins élevée. Le disque indiquant la vitesse maximale éventuellement apposé sur le véhicule ne doit pas être ôté.

Art. 65, al. 2

Ne concerne que le texte italien.

Art. 66, al. 4

Ne concerne que le texte italien.

Art. 68, al. 3

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° 70 et à l'annexe 4.

Art. 69, al. 3

³ Les véhicules qui, en raison de leur utilisation spéciale, peuvent représenter un danger difficilement identifiable pour d'autres usagers de la route ou demandent une attention particulière peuvent être signalés par des dispositifs à la fois rétroréfléchissants et fluorescents.

Art. 71a, al. 6

⁶ Les déflecteurs à air ou à pluie incolores et transparents qui se trouvent aux fenêtres sont autorisés si le conducteur peut regarder dans le rétroviseur sans être gêné.

Art. 78, al. 3

³ Les exigences applicables aux feux bleus et aux feux orange de danger se fondent sur le règlement CEE-ONU n° 65. Les feux bleus doivent clignoter dans toutes les directions, sous réserve des art. 110, al. 3, let. a, ch. 2 à 4, et 141, al. 2, let. a. Les feux orange de danger doivent clignoter vers l'avant, vers l'arrière ou vers les côtés en fonction de la nature du danger représenté par le véhicule concerné. Le fonctionnement des feux bleus et des feux orange de danger doit être signalé au conducteur par un témoin de contrôle.

Art. 80, titre et al. 4

Équipement électrique, compatibilité électromagnétique
et installations de radiocommunication

⁴ Les dispositions de l'ordonnance du 25 novembre 2015 sur les installations de télécommunication¹¹ sont réservées en ce qui concerne les équipements de véhicules utilisant des applications de radiocommunication; l'OFCOM est l'autorité compétente en la matière.

¹¹ RS 784.101.2

Art. 91, al. 1 et 2

¹ Ne concerne que le texte italien.

² Les dispositifs d'attelage doivent être conformes à l'état de la technique, tel qu'il est notamment décrit dans le règlement CEE-ONU n° 55, dans le règlement CEE-ONU n° 147, le règlement (UE) n° 168/2013 et le règlement délégué (UE) n° 44/2014 ou dans le règlement (UE) n° 167/2013 et le règlement délégué (UE) 2015/208.

Art. 93, al. 2

² Les véhicules affectés au transport de gros bétail doivent être munis de parois d'une hauteur d'au moins 1,50 m; ceux affectés au transport de petit bétail doivent disposer de parois d'une hauteur d'au moins 0,60 m. Pour le transport de chevaux, il est suffisant que la hauteur de la porte arrière atteigne 1,20 m. Des dispositifs d'attache, des filets ou un toit doivent empêcher que les animaux puissent passer la tête hors du véhicule.

*Titre précédant l'art. 99***Chapitre 2a****Dispositifs limiteurs de vitesse, tachygraphes, enregistreurs de données***Art. 99, al. 1, 2, let. d, et 4*

¹ Les véhicules des catégories M₂, M₃, N₂, N₃, T et C doivent être équipés d'un dispositif automatique visant à limiter la vitesse selon le règlement (CE) n° 661/2009 ou selon le règlement CEE-ONU n° 89.

² Ne sont pas visés par l'al. 1:

- d. les véhicules des catégories T et C dont la vitesse maximale par construction n'excède pas 60 km/h.

⁴ Les dispositifs limiteurs de vitesse et les éléments de raccordement doivent toujours être munis des plombs nécessaires d'un atelier agréé. Une plaquette visible placée à un endroit facilement accessible doit indiquer la présence du dispositif limiteur de vitesse et comporter au minimum la marque de réception par type, la vitesse réglée et la date du dernier étalonnage. Si des travaux ont été effectués sur le véhicule, le détenteur doit s'assurer que les plombs ne sont pas détériorés.

Art. 99a Installation, contrôle subséquent et réparation des dispositifs limiteurs de vitesse

¹ Les dispositifs limiteurs de vitesse doivent être installés, contrôlés et réparés par des ateliers autorisés. L'autorisation est délivrée par l'AFD aux ateliers qui offrent la garantie d'une exécution soignée de ces travaux et qui disposent des appareils, des installations et des logiciels nécessaires ainsi que d'un personnel suffisamment formé et qualifié.

² Les dispositifs limiteurs de vitesse embarqués dans les véhicules au sens de l'art. 99, al. 1, doivent faire l'objet d'un contrôle subséquent au moins tous les 24 mois ou, si des travaux effectués sur le véhicule ont porté atteinte à la vitesse de réglage, selon les instructions du fabricant de l'appareil ou du constructeur du véhicule.

Art. 100 Tachygraphe

¹ Pour contrôler la durée du travail et du repos et élucider les causes d'accident:

- a. les véhicules dont les conducteurs sont soumis à l'OTR ¹¹² doivent être équipés d'un tachygraphe numérique;
- b. les véhicules dont les conducteurs sont soumis à l'OTR ²¹³ doivent être équipés d'un tachygraphe analogique ou numérique;
- c. les voitures automobiles lourdes autres que celles visées aux let. a et b dont la vitesse maximale excède 40 km/h de par leur construction, à l'exception des voitures automobiles de travail, des voitures automobiles servant d'habitation et des voitures de tourisme lourdes, doivent être équipées d'un enregistreur de données ou d'un tachygraphe analogique ou numérique;
- d. les minibus dotés de plus de seize places assises, outre le siège du conducteur, utilisés pour le transport professionnel d'écoliers et les véhicules utilisés pour les transports professionnels visés à l'art. 4, al. 1, let. c, ou 4, OTR 2 doivent être équipés d'un enregistreur de données ou d'un tachygraphe numérique ou analogique.

² Les tachygraphes numériques doivent être conformes au règlement (UE) n° 165/2014 et à l'annexe I C du règlement d'exécution (UE) 2016/799 (tachygraphe intelligent).

³ S'agissant des véhicules visés à l'al. 1, let. b à d, les tachygraphes numériques peuvent être conformes à l'annexe I B du règlement (CEE) n° 3821/85.

⁴ Les tachygraphes analogiques doivent être conformes à l'annexe I du règlement (UE) n° 165/2014 ou à l'annexe I du règlement (CEE) n° 3821/85.

⁵ Dans les voitures de tourisme affectées au transport professionnel de personnes (art. 3 OTR 2), le tachygraphe peut être placé en dehors du champ de vision du conducteur en présence d'un compteur de vitesse conforme à l'art. 55.

⁶ Pour l'indication de la vitesse, une plage allant jusqu'à 120 km/h est suffisante sur les tachygraphes. L'art. 55, al. 4, est réservé.

Art. 101 Installation, inspection et réparation des tachygraphes

¹ Les tachygraphes doivent être installés, inspectés et réparés par des ateliers autorisés. L'autorisation est délivrée par l'AFD aux ateliers qui offrent la garantie d'une

¹² RS 822.221

¹³ RS 822.222

exécution soignée de ces travaux et qui disposent des appareils, des installations et des logiciels nécessaires, ainsi que d'un personnel suffisamment formé et qualifié.

² L'inspection périodique des tachygraphes et les inspections consécutives à des irrégularités, le scellement, la pose de la plaquette d'installation et la documentation des interventions dans le cadre de réparations effectuées sur le véhicule se fondent sur les art. 22 et 23 du règlement (UE) n° 165/2014 ou sur le règlement d'exécution (UE) 2017/548. Sur la plaquette d'installation doit également figurer le kilométrage au moment du dernier étalonnage.

³ Le tachygraphe doit être soumis à une inspection si des travaux ont compromis la précision des enregistrements.

⁴ Sont dispensés de l'inspection des tachygraphes et de la pose de la plaquette d'installation les appareils de remplacement montés par des ateliers agréés pour une durée maximale de quatorze jours ainsi que les tachygraphes équipant les véhicules de remplacement (art. 9 et 10 OAV¹⁴) en trafic intérieur.

⁵ Si des travaux ont été effectués sur le véhicule, le détenteur doit s'assurer que les plombs ne sont pas détériorés.

⁶ Avant d'effectuer des opérations sur les tachygraphes numériques, l'atelier doit décharger toutes les données de la mémoire du tachygraphe et les mettre à la disposition des services et des personnes autorisés, à leur demande. Il doit par ailleurs enregistrer les données d'étalonnage extraites de la carte d'atelier utilisée immédiatement après les travaux.

⁷ L'atelier doit conserver pendant trois ans les données déchargées du tachygraphe et les données d'étalonnage extraites de la carte d'atelier. Les rapports d'inspection et les disques d'enregistrement doivent être conservés pendant deux ans. À l'expiration de ces délais, les données doivent être effacées et les documents détruits.

Art. 104a, al. 5, let. b

⁵ Ne sont pas visés par l'al. 4:

- b. les véhicules tout terrain (art. 12, al. 2);

Art. 105, al. 3

Abrogé

Art. 106, al. 5

⁵ Les voitures automobiles de travail dont la vitesse maximale par construction excède 40 km/h ainsi que les tracteurs et les chariots à moteur dotés d'un dispositif homologué de protection contre le retournement doivent être équipés de ceintures de sécurité conformes au règlement (UE) n° 167/2013 et au règlement délégué (UE) n° 1322/2014 ou au règlement CEE-ONU n° 16.

¹⁴ RS 741.31

Art. 109, al. 6

⁶ Les engins supplémentaires installés provisoirement qui dépassent de plus de 4,00 m vers l'avant, à compter du centre du dispositif de direction doivent être équipés d'au moins un feu orange de danger visible de l'avant et de côté.

Art. 110, al. 1, let. i

¹ Sont autorisés les dispositifs supplémentaires suivants:

- i. des lampes de travail sur les véhicules d'intervention du service du feu, de la police, de la douane et du service d'ambulances, sur les véhicules de remorquage et sur les véhicules au moyen desquels sont effectués des travaux nécessitant des lampes de travail;

Art. 112, al. 5 et 6

⁵ Les voitures automobiles dont les composants de véhicules, les engins de travail ou les engins supplémentaires dépassent de plus de 3,00 m mais pas de plus de 4,00 m vers l'avant, à compter du centre du dispositif de direction doivent être équipées de miroirs de vision latérale. Les véhicules équipés pour le déneigement font exception. Les miroirs de vision latérale doivent être conçus comme des miroirs grand angle et orientés horizontalement si leur forme est rectangulaire ou ovale. Ils doivent avoir une surface convexe de 500 cm². Ils doivent être placés le plus à l'avant possible et peuvent être en retrait de 2,50 m tout au plus de l'extrémité antérieure. En lieu et place du miroir de vision latérale, il est possible d'utiliser un système homologué à caméra et moniteur au sens de l'al. 6.

⁶ Un système homologué à caméra et moniteur est nécessaire pour les voitures automobiles équipées à titre temporaire d'engins supplémentaires dépassant de plus de 4,00 m vers l'avant, à compter du centre du dispositif de direction (art. 164, al. 1). 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. 114, al. 2

² Les voitures automobiles lourdes de transport doivent être équipées, à un endroit facilement accessible, d'un ou de plusieurs extincteurs appropriés à une utilisation sur des véhicules et conformes à l'état de la technique, tel qu'il est décrit notamment dans la norme EN 3. Les extincteurs doivent avoir un contenu d'au moins 6 kg au total.

Art. 117, al. 2

² Les voitures automobiles dont la vitesse maximale, de par leur construction ou en raison d'une décision de l'autorité ou du Conseil fédéral (art. 5, al. 1, let. b, OCR¹⁵), est inférieure à 80 km/h doivent porter bien visiblement à l'arrière un disque indiquant la vitesse en chiffres conformément à l'annexe 4. La vitesse maximale doit être inscrite dans le permis de circulation.

Art. 118a, titre et al. 1

Tracteurs agricoles et forestiers dont la vitesse est limitée à 40 km/h

¹ Pour les tracteurs agricoles et forestiers dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 40 km/h, sont applicables, en plus des facilités visées à l'art. 118, celles énoncées à l'art. 119, let. a, d et e.

Art. 119, let. r et t

Pour les voitures automobiles dont la vitesse maximale ne peut dépasser 30 km/h, les facilités suivantes sont applicables, en complément de celles énoncées à l'art. 118:

- r. *abrogée*
- t. les sièges disposés perpendiculairement au sens de la marche sont admis (art. 107, al. 1^{bis}).

Art. 120, let. b

Sur les voitures automobiles dont la vitesse ne peut dépasser 15 km/h, les facilités suivantes sont applicables, en complément de celles prévues aux art. 118 et 119:

- b. il n'est pas nécessaire que le dispositif d'attelage porte des marques d'identification (art. 91);

Art. 123, al. 5

⁵ En matière de protection contre les incendies, les autocars doivent être conformes au règlement CEE-ONU n° 107.

Art. 124, titre

Abrogé

Art. 127, al. 4 et 5, let. d

⁴ Si la remorque est freinée par air comprimé et que sa charge autorisée excède 5,00 t, le véhicule tracteur doit être compatible avec des freins de remorque à double conduite. Une fausse connexion des tuyaux de raccordement doit être impossible; aucun robinet ne doit se trouver sur les raccords.

¹⁵ RS 741.11

⁵ Si l'efficacité de freinage prescrite n'est atteinte qu'au moyen d'air comprimé, les conditions suivantes doivent être remplies:

- d. lorsque le frein de remorque est actionné sous l'effet d'une baisse de pression, le raccord de la conduite de commande doit être peint en jaune et celui de la conduite d'alimentation en rouge ; le raccord de la conduite d'alimentation doit être placé à gauche par rapport au sens de marche du véhicule.

Art. 129, al. 1

¹ Les voitures automobiles de travail dont le poids garanti excède 12,00 t doivent être équipées d'un ralentisseur.

Art. 131, al. 4 et 5

⁴ Les composants de véhicules ou les engins de travail ne doivent pas dépasser de plus de 4,00 m vers l'avant, à compter du centre du dispositif de direction.

⁵ Les engins supplémentaires nécessaires installés à titre temporaire ne doivent pas dépasser de plus de 5,00 m au plus vers l'avant, à compter du centre du dispositif de direction.

Art. 134, al. 1

¹ La charge utile des tracteurs ne doit pas dépasser 50 % du poids à vide du véhicule et, en aucun cas, 4,00 t. Cette restriction ne s'applique pas aux tracteurs agricoles et forestiers ni aux tracteurs n'ayant pas de surface de charge, de citerne ou d'autre possibilité de transporter des marchandises.

Art. 141, al. 2

² Sont en outre admis, sous réserve d'une autorisation de l'autorité d'immatriculation et de l'inscription dans le permis de circulation:

- a. sur les véhicules du service du feu, de la police, du service d'ambulances et de la douane: des feux bleus; ces derniers peuvent aussi n'être dirigés que vers l'avant (exception énoncée à l'art. 78, al. 3); ils ne doivent pas obligatoirement être placés dans l'axe longitudinal du véhicule (art. 140, al. 4) ni disposés symétriquement (art. 73, al. 2);
- b. sur les véhicules de la police et de la douane: un feu orientable et des feux orange de danger; les feux orange de danger ne doivent pas obligatoirement être placés dans l'axe longitudinal du véhicule (art. 140, al. 4) ni disposés symétriquement (art. 73, al. 2);
- c. sur les véhicules à chenilles utilisés à des fins de sauvetage: des feux orange de danger.

Titre précédant l'art. 161

Titre quatrième Véhicules automobiles agricoles et forestiers

Art. 161 Vitesse maximale, classification

¹ Sur route plate et sans chargement, la vitesse maximale par construction des véhicules automobiles agricoles et forestiers ne doit pas dépasser 30 km/h. Une tolérance de 10 % est admise.

² Les tracteurs agricoles et forestiers des catégories T et C qui répondent aux exigences techniques énoncées dans le règlement (UE) n° 167/2013 peuvent atteindre une vitesse maximale par construction de 40 km/h.

³ Les tracteurs des catégories T et C dont la vitesse maximale par construction dépasse 40 km/h et qui sont conformes au règlement (UE) n° 167/2013 sont immatriculés comme des tracteurs industriels. Les art. 100, al. 1, let. a, et 134, al. 1, sont réservés.

⁴ Si, pour les tracteurs des catégories T2 et T4.1, la hauteur du centre de gravité (mesurée par rapport au sol) divisée par la moyenne des voies minimales de chaque essieu est supérieure à 0,90, la vitesse maximale par construction ne doit pas dépasser 30 km/h.

⁵ Les véhicules qui répondent à toutes les exigences requises pour les tracteurs agricoles et forestiers peuvent également être immatriculés comme chariots à moteur (art. 11, al. 2, let. g) ou comme tracteurs industriels. Les art. 100, al. 1, let. a, et 134, al. 1, sont réservés.

⁶ Les art. 167 à 172 s'appliquent aux monoaxes agricoles et forestiers.

Art. 163 Freins

¹ Le dispositif de freinage des véhicules automobiles agricoles et forestiers ainsi que les raccords pour les freins de remorque doivent être conformes au règlement (UE) n° 167/2013 ainsi qu'au règlement délégué (UE) 2015/68.

² L'efficacité du dispositif de freinage peut être contrôlée conformément à l'annexe 7 au lieu du règlement délégué (UE) 2015/68.

³ Les véhicules tracteurs avec une vitesse maximale par construction de 30 km/h au maximum et un poids remorquable autorisé de 8,00 t pour les remorques dotées d'un freinage par inertie ne doivent pas obligatoirement être équipés de raccords pour freins de remorque.

⁴ En dérogation à l'al. 1 et à l'art. 161, al. 2, un raccord hydraulique est admis pour un frein de remorque à une conduite si au moins les raccords pour un frein de remorque hydraulique ou pneumatique à double conduite sont également présents. Le raccord du frein de remorque hydraulique à une conduite doit répondre aux exigences suivantes:

- a. le raccord de la conduite de commande doit être conforme à la norme ISO 5676:1983, «Tracteurs et matériels agricoles et forestiers; coupleurs

hydrauliques; circuit de freinage»; la partie fixe (partie mâle) doit se trouver sur le véhicule tracteur;

- b. lors d'un freinage de 30 %, la pression au raccord doit atteindre 100 bars \pm 15 bars (10 000 kPa \pm 1500 kPa); la pression maximale doit être comprise entre 130 bars (13 000 kPa) et 150 bars (15 000 kPa).

⁵ S'il est prévu de raccorder des freins de remorque hydrauliques à une conduite et à deux conduites (al. 4), le raccord de la conduite de commande doit être compatible avec les deux systèmes. La reconnaissance d'un frein de remorque à une conduite et le réglage de la pression de freinage conformément à l'al. 4, let. b, doivent s'effectuer automatiquement.

Art. 164, al. 1 et 3, let. c

¹ Les engins supplémentaires nécessaires équipant à titre temporaire des véhicules automobiles agricoles et forestiers ainsi que des tracteurs industriels utilisés pour des courses agricoles ou forestières peuvent atteindre 5,00 m au plus à compter du centre du dispositif de direction. La charge admise par essieu (art. 41, al. 2, et 95, al. 2) et la capacité de charge des pneumatiques (art. 58, al. 1) ne doivent pas être dépassées.

³ Ne sont pas visés par l'al. 2:

- c. les véhicules pour lesquels un dispositif de protection n'offrirait pas davantage de sécurité en raison de leur carrosserie particulière, selon une confirmation du fabricant ou d'un organe d'expertise agréé.

Art. 166

Abrogé

Art. 168, al. 3

³ La vitesse maximale par construction ne doit pas excéder 25 km/h. Une tolérance de 10 % est admise.

Art. 183, al. 1, let. b à d, et 2, let. a et a^{bis}

¹ Sous réserve des poids admis en circulation internationale, le poids total ne doit pas dépasser:

	Tonnes
b. pour les remorques à deux essieux, semi-remorques, remorques à timon rigide et remorques à essieu central exceptées	18,00
c. pour les remorques à trois essieux, semi-remorques, remorques à timon rigide et remorques à essieu central exceptées	24,00
d. pour les remorques à plus de trois essieux, semi-remorques, remorques à timon rigide et remorques à essieu central exceptées	32,00

² La charge par essieu ne doit pas excéder:

	Tonnes
a. pour un essieu simple non entraîné	10,00
a ^{bis} . pour un essieu simple entraîné sur des remorques des catégories R et S (art. 21, al. 2 et 3)	11,50

Art. 184 Charge du timon et répartition du poids

¹ La charge du timon des remorques à timon rigide des catégories R et S peut atteindre au maximum 4,00 t si elles sont équipées de rotules de traction, ou au maximum 3,00 t si elles sont équipées d'autres dispositifs de remorquage. S'agissant des remorques de travail attelées à des camions, à des chariots à moteur lourds ou à des tracteurs lourds, la charge du timon peut atteindre jusqu'à 40 % du poids garanti de la remorque.

² Les essieux des remorques à essieu central doivent être situés près du centre de gravité du véhicule de manière qu'à charge égale, la charge du timon exercée sur le véhicule tracteur n'excède pas 10 % du poids garanti de la remorque, sans toutefois dépasser 1,00 t.

Art. 189, al. 4 et 6

⁴ *Ne concerne que le texte italien.*

⁶ D'autres systèmes de freinage peuvent être autorisés sur les remorques des catégories O₁ et O₂. Les dispositions des art. 201 et 203 sont applicables aux dispositifs de freinage et d'attelage de sécurité des remorques qui n'appartiennent pas à la catégorie O ou dont la vitesse maximale est limitée à 60 km/h.

Art. 195, al. 1, 1^{bis} et 2

¹ Les remorques équipées de dispositifs d'attelage de remorques sont considérées comme des véhicules tracteurs pour ce qui est du dispositif d'attelage arrière et du poids remorquable autorisé (art. 91).

^{1^{bis}} Le dispositif d'attelage des remorques à timon rigide ne peut pas être constitué d'un pivot d'attelage et d'une sellette d'attelage.

² Les remorques à timon rigide dont la charge du timon excède 50 kg à charge égale et les semi-remorques doivent avoir une béquille adéquate, réglable en hauteur si elles ne sont pas attelées à demeure au véhicule tracteur. Si l'accouplement de la remorque et des conduites est automatique, les béquilles doivent aussi se relever automatiquement.

Art. 201 Freins

¹ Le dispositif de freinage des remorques de travail doit être conforme à l'art. 189 ou aux exigences techniques du règlement (UE) n° 167/2013 et du règlement délégué (UE) 2015/68.

² L'efficacité du dispositif de freinage peut être contrôlée conformément à l'annexe 7 et non plus selon le règlement délégué (UE) 2015/68.

³ Les prescriptions concernant les remorques à timon rigide s'appliquent aux semi-remorques équipées d'un dispositif de freinage conforme au règlement (UE) n° 167/2013 et au règlement délégué (UE) 2015/68. Les exigences concernant les semi-remorques visées à l'art. 189, al. 1, s'appliquent aux conduites de raccordement entre tracteurs à sellette et semi-remorques ainsi qu'à l'efficacité du freinage. Les systèmes de freinage par inertie ne sont pas admis.

Art. 202

Abrogé

Art. 203, titre et al. 1 et 2

Dispositif d'attelage de sécurité

¹ *Abrogé*

² *Abrogé*

Art. 205, al. 3 à 4bis

³ Le dispositif de freinage doit être conforme aux exigences techniques du règlement (UE) n° 167/2013 et du règlement délégué (UE) 2015/68.

⁴ *Abrogé*

^{4bis} *Abrogé*

Titre précédant l'art. 207

Section 8 Remorques agricoles et forestières

Art. 207, al. 1 et 6

¹ La vitesse maximale des remorques agricoles et forestières ne doit pas excéder 40 km/h.

⁶ Les remorques dont la vitesse maximale est supérieure à 40 km/h et qui sont conformes au règlement (UE) n° 167/2013 sont immatriculées comme des remorques industrielles.

Art. 208, al. 1 et 1bis

¹ Les dispositifs de freinage et les dispositifs d'attelage de sécurité des remorques agricoles et forestières dont la vitesse maximale n'excède pas 30 km/h doivent satisfaire aux exigences techniques du règlement (UE) n° 167/2013 et du règlement délégué (UE) 2015/68. Les dispositifs d'attelage de sécurité visés à l'art. 189, al. 5, ne sont pas nécessaires.

^{1bis} Les dispositifs de freinage et les dispositifs d'attelage de sécurité des remorques agricoles et forestières dont la vitesse maximale est supérieure à 30 km/h doivent

être conformes au règlement (UE) n° 167/2013 et au règlement délégué (UE) 2015/68.

Art. 209, titre et al. 4

Éclairage, facilités

⁴ *Abrogé*

Titre suivant l'art. 210

Section 10 Traîneaux

Art. 210a

¹ Les traîneaux ne doivent être conformes qu'aux prescriptions ci-après.

² Doivent être fixés à demeure à droite et à gauche, à l'avant, un catadioptre blanc rond le plus près possible du bord, et à l'arrière, un catadioptre rouge triangulaire. Si l'éclairage arrière du véhicule tracteur est masqué par la remorque ou son chargement, la remorque doit, de nuit et par mauvais temps, être équipée d'au moins une lumière jaune non éblouissante et visible de devant et de derrière, placée du côté de la circulation.

³ Si le poids garanti excède 0,15 t, des dispositifs permettant le freinage, tels que des griffes ou des chaînes à griffes, doivent être présents.

Titre précédant l'art. 211

Titre septième Autres véhicules sans moteur

Chapitre 1

Véhicules à traction animale, voitures à bras, charrettes et luges

Art. 211, titre

Abrogé

Art. 212

Abrogé

Art. 219, al. 2, phrase introductive (ne concerne que le texte italien) et let. b, g et h, et 3, phrase introductive (ne concerne que le texte italien)

² Est puni de l'amende, si aucune peine plus sévère n'est applicable, quiconque:

- b. *ne concerne que le texte italien*
- g. vend à autrui des composants électroniques qui influent sur les caractéristiques concernant la puissance, le niveau sonore ou les gaz d'échappement et ne sont pas conformes au modèle réceptionné (annexe 1, ch. 2.3, ORT¹⁶) sans bénéficier d'une réception par type, ou propose de tels composants à autrui sans avoir présenté une demande de réception par type;
- h. apporte à des composants électroniques des modifications qui influent sur les caractéristiques concernant la puissance, le niveau sonore ou les gaz d'échappement, ou se fait complice de telles modifications, sans bénéficier d'une réception par type pour ces modifications ou pour les composants utilisés, ou encore propose à autrui de tels changements sans avoir présenté de demande de réception par type.

Art. 222f, al. 6

Jusqu'au 1^{er} janvier 2008, les véhicules de la catégorie N₁ sont soumis aux dispositions antérieures de l'art. 97, al. 4, concernant la détermination de la consommation de carburant et des émissions de CO₂.

Art. 222o, al. 17

¹⁷ Les véhicules qui ont fait l'objet d'une réception par type avant le 15 janvier 2017 et ceux qui sont exemptés de ladite réception et ont été importés ou construits en Suisse avant le 15 janvier 2017 peuvent, en ce qui concerne l'art. 46, al. 2, let. b, relatif à la détermination de la puissance des moteurs électriques, être immatriculés pour la première fois selon l'ancien droit.

Art. 222p Dispositions transitoires relatives à la modification du [date AF]

¹ S'agissant de l'art. 100, al. 1, let. a, par dérogation à l'art. 3b, al. 1, la date de la première immatriculation fait foi pour l'application des dispositions transitoires du règlement (UE) n° 165/2014.

² Les véhicules immatriculés pour la première fois avant le 15 juin 2019 peuvent être équipés d'un tachygraphe conforme à l'ancien droit. À partir du 15 juin 2034, les véhicules dont les conducteurs sont soumis à l'OTR ¹⁷ devront toutefois être équipés, pour les transports internationaux, d'un tachygraphe conformément à l'art. 100, al. 2.

³ Pour les miroirs de vision latérale visés à l'art. 112, al. 5, qui ont été fixés avant le 1^{er} mai 2019, une surface de 300 cm² suffit.

¹⁶ RS 741.511

¹⁷ RS 822.221

⁴ En ce qui concerne l'art. 123, al. 5, relatif au dispositif de protection contre les incendies, les autocars importés ou construits en Suisse jusqu'au 1^{er} septembre 2021 peuvent être immatriculés pour la première fois selon l'ancien droit.

⁵ Si des remorques de la catégorie O qui ont été immatriculées pour la première fois avant le 1^{er} mai 2019 sont immatriculées ou utilisées ultérieurement comme remorques de travail, remorques attelées à des chariots à moteur et à des chariots de travail ou comme remorques agricoles et forestières (art. 200 à 209), le nouveau droit s'applique en ce qui concerne les dispositifs de freinage.

II

¹ Les annexes 2, 5 à 8 et 10 sont modifiées conformément aux textes ci-joints.

² La présente ordonnance est complétée par l'annexe 13 ci-jointe.

III

¹ La présente ordonnance entre en vigueur le 1^{er} février 2019, sous réserve des al. 2 et 3.

² Les art. 33, al. 2, let. e, ch. 7, 58, al. 6, let. e et f, 112, al. 5 et 6, 118a, al. 1, 131, al. 5, 164, al. 1, 166, 189, al. 6, 201, 202, 203, titre et al. 1 et 2, 205, al. 3 à 4^{bis}, 208, al. 1 et 1^{bis}, et 209, titre et al. 4, l'annexe 5, ch. 212a, l'annexe 6, ch. 111.2, 221, 37 et 42, partie introductive, et l'annexe 7, ch. 11, 12, 13, 21, titre, 211, 212, 213.1, let. b et c, 214, 22, titre, 221, 24, 312.1, 312.2, 313.1, 313.2, 314.11, 314.12, 314.2, 314.5 et 32 entrent en vigueur le 1^{er} mai 2019.

³ L'art. 30, al. 1, let. b, entrera en vigueur ultérieurement.

...

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération, Alain Berset

Le chancelier de la Confédération, Walter Thurnherr

Annexe 2

Renvoi entre parenthèses sous l'indication « 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. 1, titre

1 Voitures automobiles de transport et leurs remorques, tracteurs agricoles et forestiers, motocycles, quadricycles légers à moteur, quadricycles à moteur et tricycles à moteur, cyclomoteurs

Ch. 111, règlement (UE) n° 167/2013, règlement (UE) n° 168/2013, règlement (UE) n° 901/2014, règlement (UE) 2015/504 et règlement (UE) 2018/858

Abrogée: directive 2002/24/CE

111 Textes législatifs de l'UE 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) n° 167/2013	Règlement (UE) n° 167/2013 du Parlement européen et du Conseil du 5 février 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules agricoles et forestiers, JO L 60 du 2.3.2013, p. 1; modifié en dernier lieu par le règlement (UE) 2018/985, JO L 182 du 18.7.2018, p. 1. Font exception les dispositions sur la surveillance de marché, notamment les art. 1, al. 2, 5, al. 4, et 8, al. 4 et 5.
Règlement (UE) n° 168/2013	Règlement (UE) n° 168/2013 du Parlement européen et du Conseil du 15 janvier 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles, JO L 60 du 2.3.2013, p. 52; modifié en dernier lieu par le règlement (UE) n° 134/2014, JO L 53 du 21.2.2014, p. 1. Font exception les dispositions sur la surveillance de marché, notamment les art. 1, al. 2, 6, al. 4, et 9, al. 4 et 5.
Règlement (UE) n° 901/2014	Règlement d'exécution (UE) n° 901/2014 de la Commission du 18 juillet 2014 portant exécution du règlement (UE) n° 168/2013 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les prescriptions administratives relatives à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles, JO L 249 du 22.8.2014, p. 1; modifié par le règlement (UE) 2016/1825, JO L 279 du 15.10.2016, p. 47.
Règlement (UE) 2015/504	Règlement d'exécution (UE) 2015/504 de la Commission du 11 mars 2015 portant exécution du règlement (UE) n° 167/2013 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les prescriptions administratives relatives à la réception et à la surveillance du marché des véhicules agricoles et forestiers, JO L 85 du 28.3.2015, p. 1; modifié en dernier lieu par le règlement (UE) 2018/986, JO L 182 du 18.7.2018, p. 16.

Texte législatif de base UE	Titre et informations relatives à la publication du texte législatif de base et des actes modificateurs
Règlement (UE) 2018/858	Règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE, version du JO L 151 du 14.6.2018, p. 1. Font exception les dispositions sur la surveillance de marché, notamment les art. 1, al. 2, 6 à 11 et 13, al. 4.

Ch. 112, règlement (CE) n° 715/2007, règlement (CE) n° 595/2009, règlement (UE) n° 582/2011, règlement (UE) n° 1230/2012, règlement (UE) n° 3/2014, règlement (UE) n° 44/2014, règlement (UE) n° 134/2014, règlement (UE) n° 540/2014, règlement (UE) n° 1322/2014, règlement (UE) 2015/68, règlement (UE) 2015/208, règlement (UE) 2015/758, règlement (UE) 2017/78, règlement (UE) 2017/1347 et règlement (UE) 2018/985

Abrogés: directive 93/14/CEE, directive 93/30/CEE, directive 93/33/CEE, directive 93/93/CEE, directive 95/1/CE, directive 97/24/CE, directive 2000/7/CE, directive 2002/51/CE, directive 2009/62/CE, directive 2009/67/CE, directive 2009/78/CE, directive 2009/79/CE, directive 2009/80/CE, directive 2009/139/CE, règlement (UE) 2015/96

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 (CE) n° 715/2007	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, JO L 171 du 29.6.2007, p. 1; modifié en dernier lieu par le règlement (UE) 2018/858, JO L 151 du 14.6.2018, p. 1.
Règlement (CE) n° 595/2009	Règlement (CE) n° 595/2009 du Parlement européen et du Conseil du 18 juin 2009 relatif à la réception des véhicules à moteur et des moteurs au regard des émissions des véhicules utilitaires lourds (Euro VI) et à l'accès aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules, et modifiant le règlement (CE) n° 715/2007 et la directive 2007/46/CE, et abrogeant les directives 80/1269/CEE, 2005/55/CE et 2005/78/CE, JO L 188 du 18.7.2009, p. 1; modifié en dernier lieu par le règlement (UE) 2018/858, JO L 151 du 14.6.2018, p. 1.
Règlement (UE) n° 582/2011	Règlement (UE) n° 582/2011 de la Commission du 25 mai 2011 portant modalités d'application et modification du règlement (CE) n° 595/2009 du Parlement européen et du Conseil au regard des émissions des véhicules utilitaires lourds (Euro VI) et modifiant les annexes I et III de la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil, JO L 167 du 25.6.2011, p. 1; modifié en dernier lieu par le règlement (UE) 2018/932, JO L 165 du 2.7.2018, p. 32.

Texte législatif de base UE	Titre et informations relatives à la publication du texte législatif de base et des actes modificateurs
Règlement (UE) n° 1230/2012	Règlement (UE) n° 1230/2012 de la Commission du 12 décembre 2012 portant application du règlement (CE) n° 661/2009 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les prescriptions pour la réception par type relatives aux masses et dimensions des véhicules à moteur et de leurs remorques et modifiant la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil, JO L 353 du 21.12.2012, p. 31; modifié par le règlement (UE) 2017/1151, JO L 175 du 7.7.2017, p. 1.
Règlement (UE) n° 3/2014	Règlement délégué (UE) n° 3/2014 de la Commission du 24 octobre 2013 complétant le règlement (UE) n° 168/2013 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les exigences de sécurité fonctionnelle aux fins de la réception des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles, JO L 7 du 10.1.2014, p. 1; modifié par le règlement (UE) 2016/1824, JO L 279 du 15.10.2016, p. 1.
Règlement (UE) n° 44/2014	Règlement délégué (UE) n° 44/2014 de la Commission du 21 novembre 2013 complétant le règlement (UE) n° 168/2013 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la construction des véhicules et les exigences générales relatives à la réception des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles, JO L 25 du 28.1.2014, p. 1; modifié en dernier lieu par le règlement (UE) 2018/295, JO L 56 du 28.2.2018, p. 1.
Règlement (UE) n° 134/2014	Règlement délégué (UE) n° 134/2014 de la Commission du 16 décembre 2013 complétant le règlement (UE) n° 168/2013 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les exigences en matière de performances environnementales et de l'unité de propulsion et modifiant son annexe V, JO L 53 du 21.2.2014, p. 1; modifié en dernier lieu par le règlement (UE) 2018/295, JO L 56 du 28.2.2018, p. 1.
Règlement (UE) n° 540/2014	Règlement (UE) n° 540/2014 du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014 concernant le niveau sonore des véhicules à moteur et des systèmes de silencieux de remplacement, et modifiant la directive 2007/46/CE et abrogeant la directive 70/157/CEE, JO L 158 du 27.5.2014, p. 131; modifié par le règlement (UE) 2017/1576, JO L 239 du 19.9.2017, p. 3.
Règlement (UE) n° 1322/2014	Règlement délégué (UE) n° 1322/2014 de la Commission du 19 septembre 2014 complétant et modifiant le règlement (UE) n° 167/2013 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la construction des véhicules et les prescriptions générales relatives à la réception des véhicules agricoles et forestiers, JO L 364 du 18.12.2014, p. 1; modifié en dernier lieu par le règlement (UE) 2018/830, JO L 140 du 6.6.2018, p. 15.
Règlement (UE) 2015/68	Règlement délégué (UE) 2015/68 de la Commission du 15 octobre 2014 complétant le règlement (UE) n° 167/2013 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les prescriptions en matière de freinage des véhicules pour la réception des véhicules agricoles et forestiers, JO L 17 du 23.1.2015, p. 1; modifié en dernier lieu par le règlement (UE) 2018/828, JO L 140 du 6.6.2018, p. 5.
Règlement (UE) 2015/208	Règlement délégué (UE) 2015/208 de la Commission du 8 décembre 2014 complétant le règlement (UE) n° 167/2013 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les prescriptions relatives à la sécurité fonctionnelle des véhicules pour la réception des véhicules agricoles et forestiers, JO L 42 du 17.2.2015, p. 1; modifié en dernier lieu par le règlement (UE) 2018/829, JO L 140 du 6.6.2018, p. 8.
Règlement (UE) 2015/758	Règlement (UE) 2015/758 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2015 concernant les exigences en matière de réception par type pour le déploiement du système eCall embarqué fondé sur le service 112 et modifiant la directive 2007/46/CE, JO L 123 du 19.5.2015, p. 77; modifié par le règlement (UE) 2017/79, JO L 12 du 17.1.2017, p. 44.

Texte législatif de base UE	Titre et informations relatives à la publication du texte législatif de base et des actes modificateurs
Règlement (UE) 2017/78	Règlement d'exécution (UE) 2017/78 de la commission du 15 juillet 2016 établissant les dispositions administratives relatives à la réception CE par type des véhicules à moteur en ce qui concerne leurs systèmes eCall embarqués fondés sur le numéro 112 et des conditions uniformes d'exécution du règlement (UE) 2015/758 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la protection des données et de la vie privée des utilisateurs de ces systèmes, version du JO L 12 du 17.1.2017, p. 26.
Règlement (UE) 2017/1347	Règlement (UE) 2017/1347 de la commission du 13 juillet 2017 rectifiant la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil, le règlement (UE) n° 582/2011 de la Commission et le règlement (UE) 2017/1151 de la Commission complétant le règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil 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, modifiant la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil, le règlement (CE) n° 692/2008 de la Commission et le règlement (UE) n° 1230/2012 de la Commission et abrogeant le règlement (CE) n° 692/2008, version du JO L 192 du 24.7.2017, p. 1.
Règlement (UE) 2018/985	Règlement délégué (UE) 2018/985 de la Commission du 12 février 2018 complétant le règlement (UE) n° 167/2013 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les prescriptions relatives aux performances environnementales et aux performances de l'unité de propulsion des véhicules agricoles et forestiers et de leurs moteurs et abrogeant le règlement délégué (UE) 2015/96 de la Commission, version du JO L 182 du 18.7.2018, p. 1.

Ch. 113, règlement (UE) 2016/1628, règlement (UE) 2017/654, règlement (UE) 2017/655 et règlement (UE) 2017/656

113 Prescriptions de l'UE hors des 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) 2016/1628	Règlement (UE) 2016/1628 du Parlement européen et du Conseil 14 septembre 2016 relatif aux exigences concernant les limites d'émission pour les gaz polluants et les particules polluantes et la réception par type pour les moteurs à combustion interne destiné aux engins mobiles non routiers, modifiant les règlements (UE) n° 1024/2012 et (UE) n° 167/2013 et modifiant et abrogeant la directive 97/68/CE, JO L 252 du 16.9.2016, p. 53; modifié par le règlement (UE) 2017/656, JO L 102 du 13.4.2017, p. 364.
Règlement (UE) 2017/654	Règlement délégué (UE) 2017/654 de la Commission du 19 décembre 2016 complétant le règlement (UE) 2016/1628 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les prescriptions techniques et générales relatives aux limites d'émissions et à la réception par type pour les moteurs à combustion interne destinés aux engins mobiles non routiers, JO L 102 du 13.4.2017, p. 1; modifié par le règlement (UE) 2018/989, JO L 182 du 18.7.2018, p. 61.
Règlement (UE) 2017/655	Règlement délégué (UE) 2017/655 de la Commission du 19 décembre 2016 complétant le règlement (UE) 2016/1628 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la surveillance des émissions de gaz polluants des moteurs à combustion interne en service installés sur des engins mobiles non routiers, JO L 102 du 13.4.2017, p. 334; modifié par le règlement (UE) 2018/987, JO L 182 du 18.7.2018, p. 40.

Texte législatif de base UE	Titre et informations relatives à la publication du texte législatif de base et des actes modificateurs
Règlement (UE) 2017/656	Règlement d'exécution (UE) 2017/656 de la Commission du 19 décembre 2016 établissant les prescriptions administratives relatives aux limites d'émissions et à la réception par type pour les moteurs à combustion interne destinés aux engins mobiles non routiers conformément au règlement (UE) 2016/1628 du Parlement européen et du Conseil, JO L 102 du 13.4.2017, p. 364; modifié par le règlement (UE) 2018/988, JO L 182 du 18.7.2018, p. 46.

Ch. 114, titre, règlement (UE) 2016/799 et règlement (UE) 2017/548

114 Droit de l'UE concernant le tachygraphe

Texte législatif de base UE	Titre et informations relatives à la publication du texte législatif de base et des actes modificateurs
Règlement (UE) 2016/799	Règlement d'exécution (UE) 2016/799 de la commission du 18 mars 2016 mettant en oeuvre le règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les exigences applicables à la construction, aux essais, à l'installation, à l'utilisation et à la réparation des tachygraphes et de leurs composants, JO L 139 du 26.5.2016, p. 1; modifié par le règlement d'exécution (UE) 2018/502, JO L 85 du 28.3.2018, p. 1.
Règlement (UE) 2017/548	Règlement d'exécution (UE) 2017/548 de la commission du 23 mars 2017 établissant un formulaire standard pour la déclaration écrite concernant le retrait ou la casse d'un scellement de tachygraphe, version du JO L 79 du 24.3.2017, p. 1.

Ch. 12, règlements CEE-ONU n° 0, 3, 4, 6, 7, 11 à 13, 13-H, 14, 16, 17, 19, 23, 27, 28, 30, 34, 37 à 39, 41, 43 à 46, 48 à 51, 53 à 55, 60, 63 à 65, 69, 70, 73, 75, 77 à 80, 83, 86, 87, 90 à 92, 96, 98, 99, 101, 104 à 107, 109, 110, 112, 113, 115, 117 à 119, 121, 123, 128, 129, 134 et 136 à 147

12 Règlements de la CEE-ONU

N° du règlement CEE-ONU	Titre du règlement avec compléments
Règlement CEE-ONU n° 0	Règlement CEE-ONU n° 0, du 19 juillet 1968, énonçant des prescriptions uniformes concernant un régime d'homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule (Add.0).
Règlement CEE-ONU n° 3 ¹⁸	Règlement CEE-ONU n° 3, du 1 ^{er} novembre 1963, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des dispositifs catadioptriques pour véhicules à moteur et leurs remorques; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 02, complément 17, en vigueur dès le 10 octobre 2017 (Add.2 Rév.4 Amend.3).
Règlement CEE-ONU n° 4 ¹⁹	Règlement CEE-ONU n° 4, du 15 avril 1964, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des dispositifs d'éclairage des plaques d'immatriculation arrière des véhicules à moteur et de leurs remorques; modifié en dernier lieu par le complément 19, en vigueur dès le 10 février 2018 (Add.3 Rév.3 Amend.3).

¹⁸ RO 2005 3765

¹⁹ RO 2005 3765

N° du règlement CEE-ONU	Titre du règlement avec compléments
Règlement CEE-ONU n° 6 ²⁰	Règlement CEE-ONU n° 6, du 15 octobre 1967, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des indicateurs de direction des véhicules à moteur et de leurs remorques; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 01, complément 28, en vigueur dès le 10 février 2018 (Add.5 Rév.6 Amend.3).
Règlement CEE-ONU n° 7 ²¹	Règlement CEE-ONU n° 7, du 15 octobre 1967, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des feux-position (latéraux) avant et arrière, des feux-stop et des feux-encombrement pour véhicules à moteur et de leurs remorques; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 02, complément 27, en vigueur dès le 10 février 2018 (Add.6 Rév.6 Amend.7).
Règlement CEE-ONU n° 11	Règlement CEE-ONU n° 11, du 1 ^{er} juin 1969, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules à moteur en ce qui concerne la résistance des serrures et charnières de portes; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 04, complément 1, en vigueur dès le 9 février 2017 (Add.10 Rév.3 Amend.1).
Règlement CEE-ONU n° 12 ²²	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 04, complément 5, en vigueur dès le 19 juillet 2018 (Add.11 Rév.4 Amend.4).
Règlement CEE-ONU n° 13 ²³	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 11, complément 14, en vigueur dès le 2 février 2017 (Add.12 Rév.8 Amend.4).
Règlement CEE-ONU n° 13-H ²⁴	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 la série d'amendements 01, en vigueur dès le 9 février 2017 (Add.12H Rév.4).
Règlement CEE-ONU n° 14 ²⁵	Règlement CEE-ONU n° 14, du 1 ^{er} avril 1970, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne les ancrages de ceintures de sécurité, les ancrages ISOFIX, les ancrages pour fixation supérieure ISOFIX et les positions i-Size; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 08, en vigueur dès le 19 juillet 2018 (Add.13 Rév.6).
Règlement CEE-ONU n° 16 ²⁶	Règlement CEE-ONU n° 16, du 1 ^{er} décembre 1970, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des ceintures de sécurité et systèmes de retenue pour les occupants adultes des véhicules à moteur: I Ceintures de sécurité, systèmes de retenue, dispositifs de retenue pour enfants et dispositifs de retenue pour enfants ISOFIX pour les occupants des véhicules à moteur; II Véhicules équipés de ceintures de sécurité, témoins de port de ceinture, systèmes de retenue, dispositifs de retenue pour enfants, dispositifs de retenue pour enfants ISOFIX et dispositifs de retenue pour enfants i-Size; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 07, complément 2, en vigueur dès le 19 juillet 2018 (Add.15 Rév.9 Amend.2).

- 20 RO 2005 3765
 21 RO 2005 3765
 22 RO 2005 3765
 23 RO 2005 3765
 24 RO 2011 891
 25 RO 2005 3765
 26 RO 2005 3765

N° du règlement CEE-ONU	Titre du règlement avec compléments
Règlement CEE-ONU n° 17 ²⁷	Règlement CEE-ONU n° 17, du 1 ^{er} décembre 1970, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne les sièges, leur ancrage et les appuie-tête; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 08, complément 4, en vigueur dès le 19 juillet 2018 (Add.16 Rév.5 Amend.2).
Règlement CEE-ONU n° 19 ²⁸	Règlement CEE-ONU n° 19, du 1 ^{er} mars 1971, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des feux-brouillard avant pour véhicules à moteur; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 04, complément 10, en vigueur dès le 10 février 2018 (Add.18 Rév.7 Amend.5).
Règlement CEE-ONU n° 23 ²⁹	Règlement CEE-ONU n° 23, du 1 ^{er} décembre 1971, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des feux-marche arrière et feux de manœuvre pour véhicules à moteur et pour leurs remorques; modifié en dernier lieu par le complément 22, en vigueur dès le 10 février 2018 (Add.22 Rév.4 Amend.3).
Règlement CEE-ONU n° 27 ³⁰	Règlement CEE-ONU n° 27, du 15 septembre 1972, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des triangles de présignalisation; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 04, complément 1, en vigueur dès le 10 octobre 2017 (Add.26 Rév.2 Amend.1).
Règlement CEE-ONU n° 28 ³¹	Règlement CEE-ONU n° 28, du 15 janvier 1973, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des avertisseurs sonores et des véhicules à moteur en ce qui concerne leur signalisation sonore; modifié en dernier lieu par le complément 5, en vigueur dès le 10 octobre 2017 (Add.27 Amend.5).
Règlement CEE-ONU n° 30 ³²	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 19, en vigueur dès le 10 février 2018 (Add.29 Rév.3 Amend.5).
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 03, complément 1, en vigueur dès le 8 octobre 2016 (Add.33 Rév.2 Amend.3).
Règlement CEE-ONU n° 37 ³³	Règlement CEE-ONU n° 37, du 1 ^{er} février 1978, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des lampes à incandescence utilisées dans les projecteurs homologués pour les véhicules à moteur et leurs remorques; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 03, complément 45, en vigueur dès le 22 juin 2017 (Add.36 Rév.7 Amend.8).
Règlement CEE-ONU n° 38 ³⁴	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 le complément 19, en vigueur dès le 10 février 2018 (Add.37 Rév.3 Amend.3).

- 27 RO **2005** 3765
 28 RO **2005** 3765
 29 RO **2005** 3765
 30 RO **2005** 3765
 31 RO **2005** 3765
 32 RO **2005** 3765
 33 RO **2005** 3765
 34 RO **2005** 3765

N° du règlement CEE-ONU	Titre du règlement avec compléments
Règlement CEE-ONU n° 39	Règlement CEE-ONU n° 39, du 20 novembre 1978, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne l'appareil indicateur de vitesse, y compris son installation; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 01, complément 1, en vigueur dès le 10 octobre 2017 (Add.38 Rév.2 Amend.1).
Règlement CEE-ONU n° 41	Règlement CEE-ONU n° 41, du 1 ^{er} juin 1980, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des motocycles en ce qui concerne le bruit; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 04, complément 5, en vigueur dès le 9 février 2017 (Add.40 Rév.2 Amend.5).
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 6, en vigueur dès le 19 juillet 2018 (Add.42 Rév.4 Amend.2).
Règlement CEE-ONU n° 44 ³⁵	Règlement CEE-ONU n° 44, du 1 ^{er} février 1981, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des dispositifs de retenue pour enfants à bord des véhicules à moteur; modifié par la série d'amendements 03, en vigueur dès le 12 septembre 1995 (Add.43 Rév.1), inclus tous les amendements suivants jusque-là: – série d'amendements 04, complément 13, en vigueur dès le 19 juillet 2018 (Add.43 Rév.3 Amend.6).
Règlement CEE-ONU n° 45	Règlement CEE-ONU n° 45, du 1 ^{er} juillet 1981, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des nettoie-projecteurs et des véhicules à moteur en ce qui concerne les nettoie-projecteurs; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 01, complément 11, en vigueur dès le 10 octobre 2017 (Add.44 Rév.2 Amend.5).
Règlement CEE-ONU n° 46	Règlement CEE-ONU n° 46, du 1 ^{er} septembre 1981, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des systèmes de vision indirecte, et des véhicules à moteur en ce qui concerne le montage de ces systèmes; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 04, complément 5, en vigueur dès le 19 juillet 2018 (Add.45 Rév.6 Amend.3).
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 06, complément 10, en vigueur dès le 19 juillet 2018 (Add.47 Rév.12 Amend.6).
Règlement CEE-ONU n° 49 ³⁶	Règlement CEE-ONU n° 49, du 15 avril 1982, sur les prescriptions uniformes concernant les mesures à prendre pour réduire les émissions de gaz polluants et de particules émises par les moteurs à allumage par compression utilisés pour la propulsion des véhicules et les émissions de gaz polluants émises par les moteurs à allumage commandé fonctionnant au gaz naturel ou au gaz de pétrole liquéfié utilisés pour la propulsion des véhicules; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 06, complément 5, en vigueur dès le 19 juillet 2018 (Add.48 Rév.6 Amend.5).
Règlement CEE-ONU n° 50 ³⁷	Règlement CEE-ONU n° 50, du 1 ^{er} juin 1982, concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des feux-position, des feux-arrière, des feux-stop, des indicateurs de direction et des dispositifs d'éclairage de la plaque d'immatriculation arrière pour véhicules de la catégorie L; modifié en dernier lieu par le complément 20, en vigueur dès le 10 février 2018 (Add.49 Rév.3 Amend.4).

35 RO 2005 3765

36 RO 2005 3765

N° du règlement CEE-ONU	Titre du règlement avec compléments
Règlement CEE-ONU n° 51 ³⁸	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 2, en vigueur dès le 10 février 2018 (Add.50 Rév.3 Amend.2).
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 (motos-cycles) en ce qui concerne l'installation des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 02, complément 1, en vigueur dès le 22 juin 2017 (Add.52 Rév.4 Amend.1).
Règlement CEE-ONU n° 54 ³⁹	Règlement CEE-ONU n° 54, du 1 ^{er} mars 1983, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des pneumatiques pour véhicules utilitaires et leurs remorques; modifié en dernier lieu par le complément 22, en vigueur dès le 10 février 2018 (Add.53 Rév.3 Amend.4).
Règlement CEE-ONU n° 55 ⁴⁰	Règlement CEE-ONU n° 55, du 1 ^{er} mars 1983, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des pièces mécaniques d'attelage des ensembles de véhicules; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 01, complément 7, en vigueur dès le 10 février 2018 (Add.54 Rév.2 Amend.3).
Règlement CEE-ONU n° 60	Règlement CEE-ONU n° 60, du 1 ^{er} juillet 1984, concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des motocycles et des cyclomoteurs (à deux roues) en ce qui concerne les commandes actionnées par le conducteur, y compris l'identification des commandes, témoins et indicateurs; modifié en dernier lieu par le complément 5, en vigueur dès le 9 février 2017 (Add.59 Rév.1 Amend.1).
Règlement CEE-ONU n° 63	Règlement CEE-ONU n° 63, du 15 août 1985, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des cyclomoteurs et motocycles légers à deux roues en ce qui concerne le bruit; modifié par la série d'amendements 02, complément 3, en vigueur dès le 10 octobre 2017 (Add. 62 Rév. 1 Amend. 3).
Règlement CEE-ONU n° 64	Règlement CEE-ONU n° 64, du 1 ^{er} octobre 1985, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules munis de roues et pneumatiques de secours à usage temporaire; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 03, en vigueur dès le 9 février (Add.63 Rév.1 Amend.3).
Règlement CEE-ONU n° 65 ⁴¹	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 10, en vigueur dès le 10 octobre 2017 (Add.64 Rév.2 Amend.3).
Règlement CEE-ONU n° 69 ⁴²	Règlement CEE-ONU n° 69, du 15 mai 1987, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des plaques d'identification arrière pour véhicules à moteur lents (par construction) et leurs remorques; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 01, complément 6, en vigueur dès le 10 octobre 2017 (Add.68 Rév.1 Amend.2).
Règlement CEE-ONU n° 70 ⁴³	Règlement CEE-ONU n° 70, du 15 mai 1987, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des plaques d'identification arrière pour véhicules lourds et longs; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 01, complément 10, en vigueur dès le 10 octobre 2017 (Add.69 Rév.1 Amend.4).

37 RO 2005 3765

38 RO 2011 891

39 RO 2005 3765

40 RO 2005 3765

41 RO 2005 3765

42 RO 2005 3765

N° du règlement CEE-ONU	Titre du règlement avec compléments
Règlement CEE-ONU n° 73 ⁴⁴	Règlement CEE-ONU n° 73, du 1 ^{er} janvier 1988, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules utilitaires, des remorques et des semi-remorques, en ce qui concerne leur protection latérale (dispositifs de protection latérale); modifié en dernier lieu par la série d'amendements 01, complément 1, en vigueur dès le 10 octobre 2017 (Add.72 Rév.1 Amend.1).
Règlement CEE-ONU n° 75	Règlement CEE-ONU n° 75, du 1 ^{er} avril 1988, concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des pneumatiques pour motocycles; modifié en dernier lieu par le complément 17, en vigueur dès le 10 octobre 2017 (Add.74 Rév.2 Amend.4).
Règlement CEE-ONU n° 77 ⁴⁵	Règlement CEE-ONU n° 77, du 30 septembre 1988, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des feux de stationnement pour les véhicules à moteur; modifié en dernier lieu par le complément 18, en vigueur dès le 10 février 2018 (Add.76 Rév.3 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 04, en vigueur dès le 22 juin 2017 (Add.77 Rév.1 Amend.4).
Règlement CEE-ONU n° 79 ⁴⁶	Règlement CEE-ONU n° 79, du 1 ^{er} décembre 1988, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne l'équipement de direction; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 02, en vigueur dès le 10 octobre 2017 (Add.78 Rév.2 Amend.3).
Règlement CEE-ONU n° 80 ⁴⁷	Règlement CEE-ONU n° 80, du 23 février 1989, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des sièges des autocars et de ces véhicules en ce qui concerne la résistance des sièges et de leurs ancrages; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 03, complément 3, en vigueur dès le 10 février 2018 (Add.79 Rév.2 Amend.3).
Règlement CEE-ONU n° 83 ⁴⁸	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 dernier lieu par la série d'amendements 07, complément 6, en vigueur dès le 10 février 2018 (Add.82 Rév.5 Amend.6).
Règlement CEE-ONU n° 86	Règlement CEE-ONU n° 86, du 1 ^{er} août 1990, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules agricoles ou forestiers en ce qui concerne l'installation des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 01, en vigueur dès le 22 juin 2017 (Add.85 Rév.2 Amend.1).
Règlement CEE-ONU n° 87 ⁴⁹	Règlement CEE-ONU n° 87 du 1 ^{er} novembre 1990 sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des feux-circulation diurnes pour véhicules à moteur; modifié en dernier lieu par le complément 20, en vigueur dès le 10 février 2018 (Add.86 Rév.3 Amend.4).

43 RO 2005 3765

44 RO 2005 3765

45 RO 2005 3765

46 RO 2005 3765

47 RO 2011 891

48 RO 2005 3765

49 RO 2011 891

N° du règlement CEE-ONU	Titre du règlement avec compléments
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 3, en vigueur dès le 9 février 2017 (Add.89 Rév.3 Amend.3).
Règlement CEE-ONU n° 91 ⁵⁰	Règlement CEE-ONU n° 91, du 15 octobre 1993, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des feux-position latéraux pour les véhicules à moteur et leurs remorques; modifié en dernier lieu par le complément 17, en vigueur dès le 10 février 2018 (Add.90 Rév.3 Amend.2).
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 01, complément 2, en vigueur dès le 10 octobre 2017 (Add.91 Rév.1 Amend.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 04, complément 1, en vigueur dès le 15 juin 2015 (Add.95 Rév.3 Amend.1).
Règlement CEE-ONU n° 98 ⁵¹	Règlement CEE-ONU n° 98, du 15 avril 1996, sur les dispositions uniformes concernant l'homologation des projecteurs de véhicules à moteur munis de sources lumineuses à décharge; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 01, complément 9, en vigueur dès le 10 février 2018 (Add.97 Rév.3 Amend.8).
Règlement CEE-ONU n° 99 ⁵²	Règlement CEE-ONU n° 99, du 15 avril 1996, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des sources lumineuses à décharge pour projecteurs homologués de véhicules à moteur; modifié en dernier lieu par le complément 13, en vigueur dès le 10 octobre 2017 (Add.98 Rév.3 Amend.4).
Règlement CEE-ONU n° 101 ⁵³	Règlement CEE-ONU n° 101, du 1 ^{er} janvier 1997, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des voitures particulières mues uniquement par un moteur à combustion interne ou mues par une chaîne de traction électrique hybride en ce qui concerne la mesure des émissions de dioxyde de carbone et de la consommation d'énergie électrique et de l'autonomie en mode électrique, et des véhicules des catégories M ₁ et N ₁ mus uniquement par une chaîne de traction électrique en ce qui concerne la mesure de la consommation d'énergie électrique et de l'autonomie; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 01, complément 7, en vigueur dès le 10 octobre 2017 (Add.100 Rév.3 Amend.6).
Règlement CEE-ONU n° 104 ⁵⁴	Règlement CEE-ONU n° 104, du 15 janvier 1998, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des marquages rétroréfléchissants pour véhicules des catégories M, N et O; modifié en dernier lieu par le complément 9, en vigueur dès le 10 octobre 2017 (Add.103 Rév.1 Amend.3).

50 RO 2005 3765

51 RO 2011 891

52 RO 2011 891

53 RO 2005 3765

54 RO 2005 3765

N° du règlement CEE-ONU	Titre du règlement avec compléments
Règlement CEE-ONU n° 105 ⁵⁵	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, en vigueur dès le 22 juin 2017 (Add.104 Rév.2 Amend.3).
Règlement CEE-ONU n° 106 ⁵⁶	Règlement CEE-ONU n° 106, du 7 mai 1998, sur les prescriptions uniformes concernant l'homologation des pneumatiques pour véhicules agricoles et leurs remorques; modifié en dernier lieu par le complément 15, en vigueur dès le 10 février 2018 (Add.105 Rév.2 Amend.5).
Règlement CEE-ONU n° 107 ⁵⁷	Règlement CEE-ONU n° 107, du 18 juin 1998, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules des catégories M ₂ et M ₃ en ce qui concerne leurs caractéristiques générales de construction; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 07, complément 1, en vigueur dès le 22 juin 2017 (Add.106 Rév.7 Amend.1).
Règlement CEE-ONU n° 109 ⁵⁸	Règlement CEE-ONU n° 109, du 23 juin 1998, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation de la fabrication de pneumatiques rechapés pour les véhicules utilitaires et leurs remorques; modifié en dernier lieu par le complément 8, en vigueur dès le 10 octobre 2017 (Add.108 Rév.1 Amend.2).
Règlement CEE-ONU n° 110 ⁵⁹	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 02, complément 1, en vigueur dès le 19 juillet 2018 (Add.109 Rév.4 Amend.1).
Règlement CEE-ONU n° 112 ⁶⁰	Règlement CEE-ONU n° 112, du 21 septembre 2001, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des projecteurs pour véhicules automobiles émettant un faisceau de croisement asymétrique ou un faisceau de route ou les deux à la fois et équipés de lampes à incandescence et/ou de modules à diode électroluminescente (DEL); modifié en dernier lieu par la série d'amendements 01, complément 8, en vigueur dès le 10 février 2018 (Add.111 Rév.3 Amend.5).
Règlement CEE-ONU n° 113 ⁶¹	Règlement CEE-ONU n° 113, du 21 septembre 2001, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des projecteurs pour véhicules automobiles émettant un faisceau de croisement symétrique ou un faisceau de route ou les deux à la fois et équipés de lampes à incandescence, de sources lumineuses à décharge ou de modules DEL; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 02, en vigueur dès le 10 février 2018 (Add.112 Rév.3 Amend.6).

- 55 RO 2005 3765
56 RO 2005 3765
57 RO 2005 3765
58 RO 2005 3765
59 RO 2005 3765
60 RO 2005 3765
61 RO 2005 3765

N° du règlement CEE-ONU	Titre du règlement avec compléments
Règlement CEE-ONU n° 115 ⁶²	Règlement CEE-ONU n° 115 du 30 octobre 2003 sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation: I des systèmes spéciaux d'adaptation au GPL (gaz de pétrole liquéfié) pour véhicules automobiles leur permettant d'utiliser ce carburant dans leur système de propulsion; II des systèmes spéciaux d'adaptation au GNC (gaz naturel comprimé) pour véhicules automobiles leur permettant d'utiliser ce carburant dans leur système de propulsion; modifié en dernier lieu par le complément 7, en vigueur dès le 9 février 2017 (Add.114 Rév.1 Amend.2).
Règlement CEE-ONU n° 117 ⁶³	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 roulement; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 02, complément 9, en vigueur dès le 9 février 2017 (Add.116 Rév.4 Amend.1).
Règlement CEE-ONU n° 118 ⁶⁴	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 03, en vigueur dès le 10 octobre 2017 (Add.117 Rév.1 Amend.3).
Règlement CEE-ONU n° 119 ⁶⁵	Règlement CEE-ONU n° 119, du 6 avril 2005, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des feux d'angle pour les véhicules à moteur; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 01, complément 6, en vigueur dès le 10 février 2018 (Add.118 Rév.1 Amend.6).
Règlement CEE-ONU n° 121 ⁶⁶	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 2, en vigueur dès le 19 juillet 2018 (Add.120 Rév.2 Amend.2).
Règlement CEE-ONU n° 123 ⁶⁷	Règlement CEE-ONU n° 123, du 2 février 2007, sur les prescriptions uniformes concernant l'homologation des systèmes d'éclairage avant adaptifs (AFS) destinés aux véhicules automobiles; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 01, complément 9, en vigueur dès le 10 février 2018 (Add.122 Rév.2 Amend.5).
Règlement CEE-ONU n° 128 ⁶⁸	Règlement CEE-ONU n° 128, du 17 novembre 2012, sur les prescriptions uniformes concernant l'homologation des sources lumineuses à diodes électroluminescentes (DEL) destinées à être utilisées dans les feux homologués des véhicules à moteur et leur remorques; modifié en dernier lieu par le complément 6, en vigueur dès le 22 juin 2017 (Add.127 Amend.6).
Règlement CEE-ONU n° 129 ⁶⁹	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 02, complément 2, en vigueur dès le 19 juillet 2018 (Add.128 Rév.2 Amend.2).

62 RO 2005 3765

63 RO 2011 891

64 RO 2011 891

65 RO 2011 891

66 RO 2011 891

67 RO 2011 891

68 RO 2014 2611

69 RO 2014 2611

N° du règlement CEE-ONU	Titre du règlement avec compléments
Règlement CEE-ONU n° 134 ⁷⁰	Règlement CEE-ONU n° 134, du 15 juin 2015, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules automobiles et de leurs composants en ce qui concerne les prescriptions de sécurité des véhicules fonctionnant à l'hydrogène; modifié en dernier lieu par le complément 3, en vigueur dès le 19 juillet 2018 (Add.133 Amend.3).
Règlement CEE-ONU n° 136 ⁷¹	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 (Add.135).
Règlement CEE-ONU n° 137 ⁷²	Règlement CEE-ONU n° 137, du 9 juin 2016, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des voitures particulières en ce qui concerne la protection des occupants en cas de collision frontale, axé sur le système de retenue; modifié par la série d'amendements 01, en vigueur dès le 17 décembre 2017 (Add.136 Amend.1).
Règlement CEE-ONU n° 138 ⁷³	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 par la série d'amendements 01, en vigueur dès le 10 octobre 2017 (Add.137 Amend.2).
Règlement CEE-ONU n° 139 ⁷⁴	Règlement CEE-ONU n° 139, du 22 janvier 2017, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des voitures particulières en ce qui concerne le système d'assistance au freinage d'urgence (Add.138).
Règlement CEE-ONU n° 140 ⁷⁵	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) (Add.139).
Règlement CEE-ONU n° 141 ⁷⁶	Règlement CEE-ONU n° 141, du 22 janvier 2017, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne leur système de surveillance de la pression des pneumatiques (TPMS) (Add.140).
Règlement CEE-ONU n° 142 ⁷⁷	Règlement CEE-ONU n° 142, du 22 janvier 2017, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des voitures particulières en ce qui concerne le montage des pneumatiques (Add.141).
Règlement CEE-ONU n° 143 ⁷⁸	Règlement CEE-ONU n° 143, du 19 juin 2017, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des systèmes d'adaptation des moteurs de véhicules utilitaires lourds à la bicarburation, conçus pour les moteurs diesel des véhicules utilitaires lourds et des véhicules utilitaires lourds à moteur diesel; modifié par le complément 1, en vigueur dès le 10 février 2018 (Add.142 Amend.1).
Règlement CEE-ONU n° 144	Règlement CEE-ONU n° 144, du 19 juillet 2018, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des systèmes automatiques d'appel d'urgence (AECS) (Add.143).
Règlement CEE-ONU n° 145	Règlement CEE-ONU n° 145, du 19 juillet 2018, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des systèmes d'ancrages ISOFIX, les ancrages pour fixation supérieure ISOFIX et les positions i-Size (Add.144).

70 RO 2015 2435

71 RO 2016 3693

72 RO 2016 3693

73 RO 2016 3693

74 RO 2017 3793

75 RO 2017 3793

76 RO 2017 3793

77 RO 2017 3793

78 RO 2017 3793

N° du règlement CEE-ONU	Titre du règlement avec compléments
Règlement CEE-ONU n° 146	Règlement CEE-ONU n° 146, du 2 janvier 2019, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules automobiles et de leurs composants en ce qui concerne la sécurité des véhicules des catégories L ₁ , L ₂ , L ₃ , L ₄ et L ₅ fonctionnant à l'hydrogène (Add.145).
Règlement CEE-ONU n° 147	Règlement CEE-ONU n° 147, du 2 janvier 2019, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des pièces mécaniques d'attelage des ensembles de véhicules agricoles (Add.146).

Ch. 13, phrase introductive et code 9

13 Codes normalisés de l'OCDE

Code OCDE	Titre
Codes normalisés de l'OCDE selon annexe 1 de la décision du juillet 2014 du conseil de l'OCDE.	
Code 9	Essais officiels des structures de protection de chariots automobiles (Essai de la structure de protection des chariots automoteurs tout-terrain à portée variable à usage agricole contre les chutes d'objets et contre le renversement).

Ch. 14, EN 12642

14 Normes européennes

N° EN	Titre
EN 12642	Arrimage des charges à bord des véhicules routiers – Structure de la carrosserie des véhicules utilitaires – Exigences minimales, édition EN 12642:2017.

Ch. 21, règlement (UE) 2016/1628, règlement (UE) 2017/654, règlement (UE) 2017/655 et règlement (UE) 2017/656

21 Droit UE

Texte législatif de base UE	Titre et informations relatives à la publication du texte législatif de base et des actes modificateurs
Règlement (UE) 2016/1628	Règlement (UE) 2016/1628 du Parlement européen et du Conseil 14 septembre 2016 relatif aux exigences concernant les limites d'émission pour les gaz polluants et les particules polluantes et la réception par type pour les moteurs à combustion interne destiné aux engins mobiles non routiers, modifiant les règlements (UE) n° 1024/2012 et (UE) n° 167/2013 et modifiant et abrogeant la directive 97/68/CE, JO L 252 du 16.9.2016, p. 53; modifié par le règlement (UE) 2017/656, JO L 102 du 13.4.2017, p. 364.
Règlement (UE) 2017/654	Règlement délégué (UE) 2017/654 de la Commission du 19 décembre 2016 complétant le règlement (UE) 2016/1628 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les prescriptions techniques et générales relatives aux limites d'émissions et à la réception par type pour les moteurs à combustion interne destinés aux engins mobiles non routiers, JO L 102 du 13.4.2017, p. 1; modifié par le règlement (UE) 2018/989, JO L 182 du 18.7.2018, p. 61.

Texte législatif de base UE	Titre et informations relatives à la publication du texte législatif de base et des actes modificateurs
Règlement (UE) 2017/655	Règlement délégué (UE) 2017/655 de la Commission du 19 décembre 2016 complétant le règlement (UE) 2016/1628 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la surveillance des émissions de gaz polluants des moteurs à combustion interne en service installés sur des engins mobiles non routiers, JO L 102 du 13.4.2017, p. 334; modifié par le règlement (UE) 2018/987, JO L 182 du 18.7.2018, p. 40.
Règlement (UE) 2017/656	Règlement d'exécution (UE) 2017/656 de la Commission du 19 décembre 2016 établissant les prescriptions administratives relatives aux limites d'émissions et à la réception par type pour les moteurs à combustion interne destinés aux engins mobiles non routiers conformément au règlement (UE) 2016/1628 du Parlement européen et du Conseil, JO L 102 du 13.4.2017, p. 364; modifié par le règlement (UE) 2018/988, JO L 182 du 18.7.2018, p. 46.

Ch. 22, règlement CEE-ONU n° 96

22 Règlements de la CEE-ONU

N° du règlement CEE-ONU	Titre du règlement avec compléments
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 04, complément 1, en vigueur dès le 15 juin 2015 (Add.95 Rév.3 Amend.1).

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. 111, 112, 121, 211a, 211a.1, 211b, 211b.1, 212a, 213 et 216

11 Mesure à pleine charge

- 111 Au cours de la procédure de réception par type de voitures automobiles équipées d'un moteur à allumage par compression, il convient d'effectuer une mesure à pleine charge conformément au règlement (CE) n° 715/2007, au règlement CEE-ONU n° 83 ou au règlement CEE-ONU n° 24. Aucune mesure à pleine charge n'est nécessaire pour les voitures automobiles dont les moteurs à allumage par compression répondent au règlement (CE) n° 595/2009, aux exigences de la directive 97/68/CE pour la phase IV ou au règlement (UE) 2016/1628.
- 112 Au cours de la procédure de réception par type des tracteurs, des chariots de travail et des chariots à moteur équipés d'un moteur à allumage par compression, il suffit d'effectuer une mesure à pleine charge conformément à la directive 77/537/CEE. Aucune mesure à pleine charge n'est nécessaire pour les véhicules dont les moteurs à allumage par compression répondent aux exigences de la directive 97/68/CE pour la phase IV ou au règlement (UE) 2016/1628.

12 Mesure de l'opacité en accélération libre

- 121 On procède à la mesure de l'opacité en accélération libre pour les voitures automobiles conformément à l'annexe IV de la directive 77/537/CEE ou à l'annexe 5 du règlement CEE-ONU n° 24. Aucune mesure de l'opacité n'est nécessaire pour les voitures automobiles dont les moteurs à allumage par compression répondent au règlement (CE) n° 595/2009, aux exigences de la directive 97/68/CE pour la phase IV ou au règlement (UE) 2016/1628.

21 Procédure et valeurs limites

- 211a Les moteurs à allumage commandé ou à allumage par compression des voitures automobiles de travail ainsi que les moteurs de travail doivent satisfaire à la directive 97/68/CE, au règlement (UE) 2016/1628 ou au règlement CEE-ONU n° 96.

211a.1 *Abrogé*

- 211b Les moteurs à allumage commandé ou à allumage par compression des tracteurs et des chariots à moteur doivent satisfaire:
- à la directive 97/68/CE,
 - à la directive 2000/25/CE,
 - au règlement (UE) 2016/1628,
 - au règlement (UE) n° 167/2013 et au règlement délégué (UE) 2015/96,

-
- au règlement (UE) n° 167/2013 et au règlement délégué (UE) 2018/985, ou
 - au règlement CEE-ONU n° 96.
- 211*b*.1 Font exception les moteurs des véhicules dont la vitesse maximale par construction est inférieure à 6 km/h.
- 212*a* Les moteurs à allumage commandé ou à allumage par compression des luges à moteur, des monoaxes et des voitures à bras équipées d'un moteur doivent être conformes au règlement (UE) 2016/1628 ou au règlement CEE-ONU n° 96.
- 213 S'agissant des moteurs à allumage commandé ou à allumage par compression des véhicules automobiles dont le poids total n'excède pas 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.
- 216 Les ch. 211, 211*a*, 211*b*, 211*c*, 212, 213 et 215 sont également applicables aux véhicules dispensés de la réception par type.

Annexe 6
(art. 53, al. 1, et 177, al. 1)

Mesurage du niveau sonore

Ch. 111.2, 111.31, 221, 37, points 9 et 10, et 42, partie introductive

11 Procédure et valeurs limites

111.2 Les tracteurs doivent être conformes aux exigences du règlement (UE) n° 167/2013 et du règlement délégué (UE) 2018/985.

111.31 Les valeurs limites énoncées au ch. 37 s'appliquent aux véhicules à propulsion purement électrique.

22 Compte-tours

221 Pour déterminer le régime du moteur, on utilise au minimum un compte-tours de la classe 2,0 selon la norme EN 60051-1, 2017, Appareils mesureurs électriques indicateurs analogiques à action directe et leurs accessoires – Première partie: définitions et prescriptions générales communes à toutes les parties. Le compte-tours monté à bord du véhicule ne doit pas être utilisé à cet effet.

37 Valeurs limites

Les valeurs limites suivantes ne doivent pas être dépassées:

Catégories de véhicules/source sonore	Valeur limite en dB(A)
9. Chariots à moteur dont le moteur a une puissance:	
≤ 150 kW	84
> 150 kW	86
10. Tracteurs (cf. ch. 111.2)	

42 Mesurage effectué à l'arrêt, selon la méthode dite «à 7 mètres»

Les véhicules visés aux ch. 111.4 et 112 font l'objet d'un mesurage du niveau sonore à l'arrêt, à 7 mètres, conformément aux ch. 42 à 422.2.

Pour les tracteurs, le mesurage en question se fonde sur le règlement (UE) n° 167/2013 et le règlement délégué (UE) 2018/985.

Annexe 7

Renvoi entre parenthèses sous l'indication « Annexe 7 »

(art. 103, al. 3, 126, al. 2, 127, al. 5, let. b, 145, al. 2, 147, al. 3, 149, al. 2, 153, al. 2, 157, al. 3, 160, al. 2, 163, al. 2, 169, 174, al. 2, 178, al. 5, 179, al. 6, 189, al. 3, 199, al. 2, 201, al. 2, et 214, al. 4)

Freins

Mode d'expertise et prescriptions relatives à l'efficacité

Ch. 11 à 14

11 Exigences générales

L'efficacité prescrite pour les systèmes de freinage se réfère à la distance de freinage ou à la décélération moyenne totale.

Au début de l'essai, les pneumatiques doivent être froids. L'efficacité prescrite pour les freins doit être atteinte sans blocage des roues, sans que le véhicule ne quitte sa trajectoire et sans vibrations. La chaussée doit être horizontale.

La distance de freinage est la distance parcourue par le véhicule entre le moment où le système de freinage est mis en action et l'arrêt complet; la vitesse initiale est la vitesse au moment où le système de freinage est mis en action.

La décélération moyenne totale est la diminution moyenne de la vitesse en m/s^2 sur le trajet parcouru entre le moment où la force de freinage maximale est exercée au terme du temps de réponse et l'arrêt complet du véhicule.

Les abréviations ci-après sont utilisées pour désigner les vitesses:

v_1 = vitesse initiale

v_2 = vitesse cible

v_{max} = vitesse maximale par construction

12 Contrôle de l'efficacité des freins à froid (essai de type 0)

Pour le contrôle de l'efficacité des freins à froid, la température mesurée sur le disque de frein ou à l'extérieur du tambour ne doit pas dépasser 100 °C, tandis que celle relevée au niveau du carter de freins entièrement protégés et de freins à bain d'huile ne doit pas être supérieure à 50 °C. Le mesurage doit être effectué avec le véhicule chargé. La répartition des charges sur les essieux doit être conforme aux indications du constructeur. Chaque essai doit être répété avec le véhicule non chargé.

L'essai doit être effectué à la vitesse indiquée pour la catégorie de véhicules concernée. L'efficacité minimale prescrite pour les freins de la catégorie concernée doit être atteinte.

13 Contrôle du comportement des freins à chaud (essai de type I)

131 Préparation

Pour contrôler le comportement du système du frein de service du véhicule chargé à chaud, les freins doivent être préconditionnés comme suit, au moyen de freinages répétés:

Catégorie de véhicule	v_1	v_2	Intervalle maximal	Nombre de cycles
M ₁	80 % v_{\max} , ≤ 120 km/h	$\frac{1}{2} v_1$	45 s	15
M ₂	80 % v_{\max} , ≤ 100 km/h	$\frac{1}{2} v_1$	55 s	15
N ₁	80 % v_{\max} , ≤ 120 km/h	$\frac{1}{2} v_1$	55 s	15
M ₃ , N ₂ , N ₃	80 % v_{\max} , ≤ 60 km/h	$\frac{1}{2} v_1$	60 s	20
T, C	80 % v_{\max}	$\frac{1}{2} v_1$	60 s	20
au choix si $v_{\max} \leq 40$ km/h		0,05 v_1		18
Motocycles, quadricycles légers à moteur, quadricycles à moteur et tricycles à moteur		$\frac{1}{2} v_1$	1000 m	10
Roue avant/freins combinés	70 % v_{\max} , ≤ 100 km/h			
Roue arrière	70 % v_{\max} , ≤ 80 km/h			

132 Contrôle de l'efficacité

Le contrôle de l'efficacité doit suivre immédiatement. L'efficacité de freinage ne doit pas tomber en dessous de 60 % de celle obtenue lors du freinage à froid. Elle ne doit pas être inférieure aux valeurs ci-après prescrites pour le freinage à froid:

- 132.1 véhicules de la catégorie M₁: 75 %;
- 132.2 véhicules des catégories M₂, M₃, N, T et C: 80 %;
- 132.3 motocycles, quadricycles légers à moteur, quadricycles à moteur et tricycles à moteur: 65 %.

14 Contrôle de l'efficacité du ralentisseur (essai de type II ou IIA)

Les ralentisseurs des tracteurs et des véhicules des catégories N et M₂ doivent atteindre une décélération moyenne d'au moins 0,5 m/s². Ceux des autocars de la catégorie M₃, excepté les autocars de la catégorie I, et des véhicules de la catégorie N₃ qui sont autorisés à tracter des remorques de la catégorie O₄ doivent atteindre une décélération moyenne d'au moins 0,6 m/s². Lors du contrôle, il faut choisir le rapport de démultiplication dans lequel la vitesse s'approche le plus possible de 30 km/h lorsque le nombre de tours correspond à la puissance utile maximale du moteur et le nombre de tours ne dépasse pas le plus haut régime prescrit par le constructeur. La décélération moyenne doit être calculée en fonction du temps et de la diminution de la vitesse.

*Ch. 151 et 153***15 Contrôle du temps de réponse**

Tout véhicule dont le système de freinage est tributaire au moins en partie d'une source d'énergie (air comprimé, système hydraulique) doit satisfaire aux exigences suivantes:

- 151 En cas de freinage d'urgence, le laps de temps entre la mise en action des freins et le moment où la décélération du véhicule, la force de freinage sur l'essieu le moins sollicité ou la pression dans le cylindre le moins sollicité atteint la valeur correspondant à l'efficacité de freinage prescrite ne doit pas dépasser 0,6 seconde.
- 153 La mesure est effectuée conformément aux prescriptions du règlement CEE-ONU n° 13, du règlement CEE-ONU n° 13-H ou du règlement (UE) n° 167/2013 et du règlement délégué (UE) 2015/68.

*Ch. 16 à 18***16 Contrôle des réservoirs et des sources d'énergie**

Les réservoirs et les sources d'énergie doivent satisfaire aux normes d'essai du règlement CEE-ONU n° 13, du règlement CEE-ONU n° 13-H ou du règlement (UE) n° 167/2013 et du règlement délégué (UE) 2015/68.

17 Contrôle des véhicules équipés d'un système de freinage à inertie

Le contrôle des véhicules équipés d'un système de freinage à inertie comprend un essai pratique sur route afin d'évaluer le comportement général des freins (contrôle dynamique), le contrôle du dispositif à inertie et le contrôle de l'efficacité. L'efficacité des freins est définie au ch. 22.

18 Contrôle des systèmes antiblocage automatiques (ABS)

Les systèmes antiblocage automatiques équipant les voitures automobiles et leurs remorques doivent satisfaire aux exigences du règlement (CE) n° 661/2009, du règlement CEE-ONU n° 13, du règlement CEE-ONU n° 13-H ou du règlement (UE) n° 167/2013 et du règlement délégué (UE) 2015/68. Ceux des motocycles doivent être conformes au règlement (UE) n° 168/2013 et au règlement délégué (UE) n° 3/2014 ou au règlement CEE-ONU n° 78.

Ch. 21, titre, 211, 212, 213.1, let. b et c, et 214

21 Véhicules des catégories M, N, T et C

Les contrôles de freins selon les ch. 211, 212 et 214 doivent être effectués moteur débrayé.

211 Frein de service

La décélération doit atteindre au minimum, pour les véhicules de la catégorie:

	m/s ²	v ₁	Force de commande maximale	
			pied	main
M ₁	5,8	100 km/h	500 N	
N ₁	5,0	80 km/h	700 N	
M ₂ , M ₃ , N ₂ , N ₃	5,0	60 km/h	700 N	
T, C v _{max} > 30 km/h	5,0	v _{max}	600 N	400 N
T, C v _{max} ≤ 30 km/h	3,55	v _{max}	600 N	400 N

212 Frein auxiliaire

La décélération doit atteindre au minimum, pour les véhicules de la catégorie:

	m/s ²	v ₁	Force de commande maximale	
			pied	main
M ₁	2,44	100 km/h	500 N	500 N
M ₂ , M ₃	2,5	60 km/h	700 N	600 N
N ₁	2,2	70 km/h	700 N	600 N
N ₂	2,2	50 km/h	700 N	600 N
N ₃	2,2	40 km/h	700 N	600 N
T, C v _{max} > 30 km/h	2,2	30 km/h	600 N	400 N
T, C v _{max} ≤ 30 km/h	1,5	v _{max}	600 N	400 N

213 Frein de stationnement

213.1 Même s'il est combiné avec un autre système de freinage, le frein de stationnement doit pouvoir empêcher le véhicule chargé de se mettre en mouvement sur les rampes ou les déclivités suivantes:

- b. 18 % pour les véhicules des catégories M₂, M₃, N, T et C;
- c. 40 % pour les véhicules de la catégorie T4.3.

214 Effet de freinage résiduel

En cas de défaillance d'une partie du dispositif de transmission, l'effet de freinage résiduel du système de freinage de service doit, avec une force de commande maximale de 700 N, atteindre au moins les valeurs ci-après pour les véhicules de la catégorie:

	v_1	chargés m/s ²	non chargés m/s ²
M ₂	60 km/h	1,5	1,3
M ₃	60 km/h	1,5	1,5
N ₁	70 km/h	1,3	1,1
N ₂	50 km/h	1,3	1,1
N ₃	40 km/h	1,3	1,3
T $v_{\max} > 60$ km/h	40 km/h	1,3	1,3

Ch. 22, titre et 221

22 Véhicules des catégories O, R et S

221 Frein de service

Le taux de freinage des véhicules chargés et non chargés doit atteindre au minimum pour:

les remorques normales	50 %
les semi-remorques	45 %
les remorques à timon rigide et les remorques à essieu central	50 %
les remorques dont la v_{\max} n'excède pas 30 km/h	35 %

Sur les remorques équipées de freins à air comprimé, la pression dans la conduite de frein ne doit pas dépasser 6,5 bars et, dans la conduite d'alimentation, 7,0 bars pendant l'essai de freinage.

Sur les remorques équipées de freins hydrauliques à double conduite, la pression dans la conduite de commande ne doit pas dépasser 115 bars et doit être comprise entre 15 et 18 bars dans la conduite auxiliaire pendant l'essai de freinage.

Ch. 24

Abrogé

Ch. 311.32, 311.14, 312.1, 312.2, 313.1, 313.2, 331a, 314.11, 314.12, 314.2 et 314.5

31 Frein de service, frein auxiliaire et frein de stationnement

311 Dispositions générales

311.32 200 N sur les cycles et les cyclomoteurs, 400 N sur les voitures automobiles légères, 600 N sur les autres véhicules, si le frein est actionné à la main.

311.4 Temps de réponse

En cas de freinage d'urgence, le laps de temps entre la mise en action des freins et le moment où la décélération du véhicule, la force de freinage sur l'essieu le moins sollicité ou la pression dans le cylindre le moins sollicité

atteint la valeur correspondant à l'efficacité de freinage prescrite ne doit pas dépasser 0,6 seconde.

312 *Voitures automobiles de travail et tracteurs dont la vitesse maximale par construction dépasse 30 km/h*

La décélération ou le taux de freinage doit atteindre au minimum:

	m/s ²	%
312.1 pour le frein de service	4,1	50
312.2 pour le frein auxiliaire	1,8	22

313 *Véhicules automobiles dont la vitesse maximale par construction n'excède pas 30 km/h*

La décélération ou le taux de freinage doit atteindre au minimum:

	m/s ²	%
313.1 pour le frein de service	2,9	35
313.2 pour le frein auxiliaire	1,8	22

313a *Chariots à moteur, chariots de travail et monoaxes dont la vitesse maximale par construction n'excède pas 15 km/h et voitures à bras équipées d'un moteur*

La décélération ou le taux de freinage doit atteindre au minimum:

	m/s ²	%
313a.1 pour le frein de service	1,8	22
313a.2 pour le frein auxiliaire	1,3	16

314 *Remorques de travail, remorques attelées à des véhicules tracteurs dont la vitesse maximale n'excède pas 30 km/h et remorques agricoles et forestières*

La décélération ou le taux de freinage du frein de service doit atteindre au minimum:

	m/s ²	%
314.11 pour les remorques dont la vitesse maximale autorisée n'excède pas 30 km/h	2,9	35
314.12 pour les remorques dont la vitesse maximale autorisée est supérieure à 30 km/h	4,1	50

314.2 Sur les remorques équipées de freins hydrauliques à double conduite, la pression dans la conduite de commande ne doit pas dépasser 115 bars et doit

être comprise entre 15 et 18 bars dans la conduite auxiliaire pendant l'essai de freinage.

- 314.5 Le frein de stationnement doit empêcher la mise en mouvement de la remorque complètement chargée sur des rampes ou sur des déclivités allant jusqu'à 18 %. Il faut pouvoir le bloquer mécaniquement de manière qu'il ne se desserre pas spontanément.

Ch. 32

32 Efficacité de freinage à chaud

Pour déterminer l'efficacité de freinage à chaud, on procède rapidement à trois freinages successifs, de la vitesse de 80 km/h (ou de la vitesse maximale lorsque celle-ci est inférieure à ce chiffre) à l'arrêt complet du véhicule.

Le contrôle de l'efficacité doit suivre immédiatement. L'efficacité de freinage ne doit pas tomber en dessous de 60 % de celle obtenue lors du freinage à froid, ni en-deçà de 72 % des valeurs d'efficacité prescrites pour le freinage à froid.

Il n'est pas nécessaire d'examiner l'efficacité de freinage à chaud des cyclomoteurs et des cycles.

Ch. 411, 411.1, 411.2, 412.1 et 412.2

41 Documents requis pour l'expertise

Les documents requis peuvent être établis par le constructeur des composants de freins ou du véhicule ou par un organe d'expertise reconnu. Pour les véhicules dont les documents se réfèrent au véhicule non entièrement carrossé, l'auteur de la transformation, qui termine le véhicule, doit délivrer une attestation prouvant qu'il a tenu compte des instructions de montage du constructeur.

- 411 Pour l'expertise du système du frein de service, il est nécessaire de produire un calcul des freins conforme au règlement CEE-ONU n° 13 ou au règlement (UE) n° 167/2013 et au règlement délégué (UE) 2015/68; le calcul doit comprendre les documents suivants:
- 411.1 un schéma du système de freins avec le bordereau d'inventaire des divers composants, toutes les données de sortie, le mode de calcul, les bandes d'attribution ainsi que les courbes d'utilisation de l'adhérence; la synthèse des essieux voisins, sous forme d'un essieu fictif, est admissible;
- 411.2 un diagramme présentant la fonction «pression dans le cylindre de frein» en relation avec la «pression dans la conduite de frein» [$P_{cyl} = f(p_m)$] pour le véhicule chargé et non chargé ainsi que la fonction «production de force du cylindre de frein» en relation avec la «pression dans le cylindre de frein» [$F_{cyl} = f(p_{cyl})$].
- 412 Pour l'expertise du système du frein de stationnement, il est nécessaire de produire un calcul des freins conforme au règlement CEE-ONU n° 13 ou au

règlement (UE) n° 167/2013 et au règlement délégué (UE) 2015/68; le calcul doit comprendre les documents suivants:

- 412.1 toutes les données de sortie, le mode de calcul de l'efficacité d'immobilisation et le contrôle du frottement nécessaire;
- 412.2 selon l'exécution du système du frein de stationnement, soit la fonction «production de force à l'extrémité de la vis filetée» (FSp) en relation avec la «force manuelle exercée», soit la «force dans le cylindre, à la tige de commande du cylindre de frein à ressort» (FB).

Ch. 421, 422.3, 422.4, 423.1, 423.3 et 424.2

42 Mode d'expertise

421 Contrôle visuel

Le véhicule à contrôler doit être conforme aux indications qui figurent dans les documents. Les raccords d'essai prescrits, d'un diamètre de 16 mm, doivent être installés et les plaquettes d'information nécessaires pour le régulateur automatique en fonction de la charge (régulateur ALB) doivent être apposées conformément à l'annexe 10, al. 7, du règlement CEE-ONU n° 13 ou à l'annexe II, appendice 1, ch. 6, du règlement délégué (UE) 2015/68.

422 Contrôle du fonctionnement et de l'efficacité

- 422.3 Sur les voitures automobiles, l'effet de freinage résiduel en cas de défaillance d'un dispositif de commande de régulateur ALB doit correspondre au moins à l'efficacité prescrite pour le système du frein auxiliaire. Si la voiture automobile est autorisée à tracter une remorque équipée de freins à air comprimé, la pression sur la tête d'accouplement de la conduite de frein doit se situer entre 6,5 et 8,5 bars. Sur les remorques, l'effet de freinage résiduel doit atteindre au moins 30 % de l'efficacité prescrite pour le frein de service, conformément à l'annexe 10, al. 6, du règlement CEE-ONU n° 13 ou à l'annexe II, appendice 1, ch. 5, du règlement délégué (UE) 2015/68.
- 422.4 Le système du frein de service et du frein de stationnement doit faire l'objet d'un contrôle d'efficacité et satisfaire aux exigences visées aux ch. 423 et 424.

423 Frein de service

- 423.1 Le système du frein de service doit être contrôlé sur un banc d'essai de freinage. Pour les véhicules agricoles et forestiers, le contrôle peut être effectué en mesurant la force d'entraînement si les résultats sont comparables. Les valeurs de décélération totale à atteindre sont définies au ch. 211 pour les voitures automobiles et au ch. 221 pour les remorques.
- 423.3 Si, de par sa construction, le véhicule ne peut être contrôlé sur un banc d'essai de freinage, il y a lieu d'effectuer un contrôle de l'efficacité sur la route en mesurant la décélération ou la force d'entraînement.

424 Frein de stationnement

424.2 La force de commande du frein de stationnement ne doit pas excéder 400 N sur les voitures automobiles à dispositif manuel, 600 N sur les voitures automobiles équipées d'une commande à pédale et 600 N sur les remorques.

Ch. 51

51 Le constructeur peut délivrer une attestation par laquelle il confirme que les exigences énoncées dans le règlement CEE-ONU n° 13-H, le règlement CEE-ONU n° 13 ou le règlement (UE) n° 167/2013 et le règlement délégué (UE) 2015/68 sont respectées. L'autorité d'immatriculation effectue dans ce cas un contrôle de fonctionnement. Elle peut entreprendre d'autres expertises et exiger des documents supplémentaires.

Annexe 8
(art. 67, al. 2)

Composants dangereux des véhicules

Ch. 25

Abrogé

Annexe 10

Renvoi entre parenthèses sous l'indication « Annexe 10 »

(art. 73, al. 5, 78, al. 2, 110, al. 1, let. b, ch. 4 à 6, et c, et 3, let. c, 119, let. m, 148, al. 2, 178a, al. 5, 179a, al. 2, let. d, 193, al. 1, let. n à p, 216, al. 3 et 4, et 217, al. 3)

Feux, clignoteurs de direction et catadioptres

Ch. 22

Si, en raison de la construction ou de l'usage d'un véhicule, les feux de gabarit et les feux de stationnement ne peuvent être installés aux extrémités, le bord de leur plage éclairante ne doit pas se trouver à plus de 0,40 m du bord du véhicule. La distance de 0,40 m ne s'applique pas aux feux de gabarit des véhicules automobiles agricoles. Sur les remorques, le bord latéral de la plage éclairante des feux de position ne doit pas se trouver à plus de 0,15 m des extrémités des parties fixes du véhicule.

Ch. 321 et 325

32 Le bord supérieur de la plage éclairante doit se trouver au maximum à :

321	1,20 m du sol	pour les feux de croisement et de brouillard
	1,50 m du sol	pour les feux de croisement et de brouillard des véhicules automobiles agricoles et forestiers, si la forme de la carrosserie l'exige, et pour les feux de croisement des véhicules tout terrain de la catégorie N ₃
325	1,00 m du sol	pour les feux arrière de brouillard
	1,20 m du sol	pour les feux arrière de brouillard des véhicules tout terrain des catégories M et N
	2,10 m du sol	pour les feux arrière de brouillard des véhicules automobiles agricoles et forestiers

Exigences concernant les systèmes à caméra et moniteur

1 Exigences techniques

- 11 Les systèmes à caméra et moniteur doivent comporter au moins deux caméras de vision latérale et au moins un moniteur.
- 12 Les angles d'ouverture horizontaux de l'ensemble des caméras de vision latérale placées à droite et à gauche doivent chacun être compris entre 50° et 70°.
- 13 Les images doivent être retransmises sans latence sur les moniteurs.
- 14 Le conducteur doit pouvoir identifier aisément tout dysfonctionnement, toute anomalie ou perturbation du système.
- 15 Le réglage standard doit permettre d'afficher simultanément les images des côtés gauche et droite.
- 151 Si un seul moniteur est utilisé, les images des côtés gauche et droite doivent être disposées de manière claire sur le moniteur.
- 16 Les images doivent avoir une taille d'au moins 4,5 pouces de diagonale.
- 17 Les images doivent être affichées dans une résolution suffisante.
- 171 L'image affichée sur le moniteur doit permettre d'identifier un objet situé à 70 m de distance et avec une face avant d'une hauteur de 1,80 m et d'une largeur de 0,60 m, et mesurer au moins 3 mm de haut.
- 18 La luminosité des moniteurs doit pouvoir être réglée.
- 181 Les moniteurs doivent être pourvus d'un antireflets efficace.
- 182 Les caméras de vision latérale doivent être en mesure de fournir des images même en cas de soleil éblouissant.

2 Résistance aux influences extérieures

- 21 Tous les composants doivent être protégés contre les infiltrations d'eau et de poussières.
- 22 Les composants et leur réglage de même que les connexions par câble doivent résister aux vibrations dues à l'utilisation du véhicule.
- 23 Les systèmes à caméra et moniteur doivent fonctionner dans une plage de température comprise entre -20 °C et +65 °C.
- 24 Les lentilles des caméras ou les verres de protection doivent être fabriqués à partir de matériaux qui restent transparents en toutes circonstances.

3 Mode d'emploi pour l'installation et l'utilisation

Un mode d'emploi doit contenir des indications et des instructions claires et compréhensibles concernant les conditions requises pour le système, l'installation, la maintenance et le constructeur du système (art. 41, al. 1).

4 Preuve du respect d'exigences équivalentes

- 41 Les systèmes à caméra et moniteur selon la norme ISO 16505, 2015, Véhicules routiers – Aspects ergonomiques et de performance des caméras embarquées – Exigences et procédures d'essai, qui satisfont aux exigences applicables aux dispositifs de vision indirecte situés du côté conducteur au sens de la classe II du règlement CEE-ONU n° 46 sont admis, s'il existe un mode d'emploi pour l'installation et l'utilisation au sens du ch. 3.
- 42 Les évaluations de conformité selon les normes nationales d'États étrangers peuvent être reconnues si les exigences sont au moins équivalentes à celles prescrites aux ch. 1 et 2 et s'il existe un mode d'emploi pour l'installation et l'utilisation au sens du ch. 3; il appartient au requérant d'apporter la preuve de l'équivalence.