



# 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 routiers<sup>1</sup> est modifiée comme suit:

### *Préambule*

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

### *Remplacement d'une expression*

<sup>1</sup> Dans les art. 27, 33, 40, 48, 95, 133, 162, 164, al. 2, 165, 191, 207, al. 3 à 5, 208, 209, 211, de même qu'aux annexes 9 et 10, «agricole» est remplacé par «agricole et forestier» et les ajustements grammaticaux nécessaires sont effectués.

<sup>2</sup> Ne concerne que le texte italien.

<sup>3</sup> Ne concerne que le texte italien.

<sup>4</sup> Ne concerne que le texte italien.

<sup>5</sup> Ne concerne que le texte italien.

<sup>6</sup> Ne concerne que le texte italien.

<sup>7</sup> Ne concerne que le texte italien.

<sup>8</sup> Ne concerne que le texte italien.

<sup>9</sup> Ne concerne que le texte italien.

<sup>1</sup> RS 741.41

<sup>2</sup> RS 741.01

*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*

<sup>5</sup> 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 d'une exploitation similaire (art. 86 OCR) 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*

<sup>1</sup> 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 en fonction du poids garanti, du nombre de places assises disponibles ou des deux caractéristiques, dans les catégories suivantes:

- a. «Catégorie M<sub>1</sub>» Véhicules comptant neuf places assises au maximum, conducteur compris;
- b. «Catégorie M<sub>2</sub>» Véhicules comptant plus de neuf places assises, conducteur compris, dont le poids garanti ne dépasse pas 5,00 t;
- c. «Catégorie M<sub>3</sub>» Véhicules comptant plus de neuf places assises, conducteur compris, dont le poids garanti est supérieur à 5,00 t;
- d. «Catégorie N<sub>1</sub>» Véhicules dont le poids garanti n'excède pas 3,50 t;
- e. «Catégorie N<sub>2</sub>» Véhicules dont le poids garanti est supérieur à 3,50 t, mais ne dépasse pas 12,00 t;
- f. «Catégorie N<sub>3</sub>» Véhicules dont le poids garanti est supérieur à 12,00 t.

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> Les voitures automobiles de la catégorie T sont des tracteurs à roues au sens du règlement (UE) n° 167/2013. Elles sont spécialement conçues pour un usage agricole et forestier et 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 ont une affectation particulière:
  1. «Catégorie T4.1» Tracteurs enjambeurs conçus pour travailler des cultures hautes en ligne. Ils possèdent un châssis surélevé de telle sorte qu'ils peuvent circuler parallèlement aux lignes de culture avec les roues droites et gauches de part et d'autre d'une ou plusieurs lignes entre leurs roues. Ils sont conçus pour porter ou animer des outils qui peuvent être fixés à l'avant, entre les essieux, à l'arrière ou sur une plate-forme. En position de travail, la garde au sol est supérieure à 1,00 m;
  2. «Catégorie T4.2» Tracteurs de grande largeur, se caractérisant par leurs dimensions importantes, plus spécialement destinés à travailler dans de grandes surfaces agricoles;
  3. «Catégorie T4.3» Tracteurs à basse garde au sol et à quatre roues motrices, dont les équipements interchangeables sont destinés à l'usage agricole ou forestier, se caractérisant par un châssis porteur, équipés d'une ou plusieurs prises de force, avec un poids garanti n'excédant pas 10 t, un rapport entre le poids garanti et le poids à vide inférieur à 2,5 ainsi qu'un centre de gravité inférieur à 0,85 m au-dessus du sol.

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

<sup>5</sup> 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.

<sup>6</sup> Pour la classification d'un véhicule tracteur destiné à tirer une semi-remorque ou une remorque à timon rigide, 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*

<sup>2</sup> Sont assimilées aux voitures automobiles de travail:

- d. les voitures automobiles des services du feu et de la protection civile.

*Art. 20, al. 3, let. c<sup>bis</sup>, d et f, et al. 4*

<sup>3</sup> D'après leur construction, on distingue les remorques de transport suivantes:

- c<sup>bis</sup>. 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 ne transmettent ainsi qu'une faible charge verticale au véhicule tracteur;
- f. les «traîneaux» sont des remorques tractées partiellement ou totalement sur des patins.

<sup>4</sup> 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*

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

- a. «Catégorie O<sub>1</sub>» Remorques dont le poids garanti ne dépasse pas 0,75 t;
- b. «Catégorie O<sub>2</sub>» Remorques dont le poids garanti dépasse 0,75 t, mais n'excède pas 3,50 t;
- c. «Catégorie O<sub>3</sub>» Remorques dont le poids garanti dépasse 3,50 t, mais n'excède pas 10,00 t;
- d. «Catégorie O<sub>4</sub>» Remorques dont le poids garanti dépasse 10,00 t.

<sup>2</sup> Les remorques de la catégorie R sont des remorques de transport au sens du règlement (UE) n° 167/2013. Elles sont spécialement conçues pour un usage agricole et forestier et 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.

<sup>3</sup> Les remorques de la catégorie S sont des remorques de travail au sens du règlement (UE) n° 167/2013. Elles sont spécialement conçues pour un usage agricole et forestier et 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.

<sup>4</sup> 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.

<sup>5</sup> Pour la classification des semi-remorques et des remorques à timon rigide, 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 est prise en considération pour le véhicule tracteur.

*Art. 22, al. 2, let. a et c*

<sup>2</sup> Leur sont assimilées les remorques:

- a. au sens de l'al. 1, dotées d'une capacité de chargement pour 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;
- c. de forains et de cirques, qui sont désignées comme telles dans le permis de circulation et transportent exclusivement du matériel de forains et de cirques;

*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

<sup>1</sup> Les véhicules automobiles et leurs remorques doivent être soumis à un contrôle officiel avant leur immatriculation, afin de déterminer s'ils satisfont aux prescriptions sur la construction et l'équipement. Par ailleurs, les données nécessaires pour l'immatriculation doivent être recueillies.

<sup>2</sup> 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 OAC.

<sup>3</sup> Pour les véhicules militaires et les véhicules qui relèvent de l'ordonnance du 4 novembre 2009 sur le transport de voyageurs<sup>3</sup>, il n'est pas nécessaire de procéder à un contrôle cantonal en vue de l'immatriculation.

<sup>3</sup> RS 745.11

<sup>4</sup> Les modifications apportées aux véhicules entre le contrôle précédant 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

<sup>1</sup> 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 ou de plusieurs certificats de conformité européens valables et couvrant l'ensemble du véhicule.

<sup>2</sup> Sont réputés neufs les véhicules:

- a. qui sont immatriculés pour la première fois;
- b. qui 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 roulé plus de 70 h.

<sup>3</sup> S'agissant de la preuve demandée à l'al. 1, let. b, l'autorité d'immatriculation peut réclamer des documents supplémentaires pour vérifier l'identité du véhicule. Si ces documents sont insuffisants ou si des manquements sont constatés, ladite autorité peut enjoindre au détenteur de soumettre le véhicule à un contrôle.

<sup>4</sup> En ce qui concerne les véhicules neufs pour lesquels les documents visés à l'al. 1 font défaut, un contrôle de fonctionnement est effectué:

- a. s'il existe des réceptions et des marques de conformité délivrées par des États étrangers conformément au droit national et international énoncé à l'annexe 2 ou pour le moins équivalentes aux prescriptions suisses;
- b. s'il existe des déclarations de conformité au sens des art. 2, let. f, et 14 ORT<sup>4</sup>;
- c. 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
- d. si les détenteurs bénéficient de privilèges et d'immunités diplomatiques ou consulaires.

<sup>5</sup> 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.

<sup>6</sup> Il appartient au requérant d'apporter la preuve de l'équivalence visée à l'al. 4, let. a.

<sup>7</sup> Les autres véhicules neufs font l'objet d'un examen technique approfondi. À cette occasion, il y a notamment lieu de vérifier si le véhicule est conforme aux prescriptions sur les émissions de gaz d'échappement et le niveau sonore et s'il offre

<sup>4</sup> RS 741.511

toute sécurité pour l'usage auquel il est destiné. Si les véhicules ne font l'objet que d'une réception partielle ou s'il s'agit de véhicules modifiés, les composants non réceptionnés ou les modifications doivent être contrôlés.

*Art. 31*            Contrôle d'autres véhicules

<sup>1</sup> 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. si les détenteurs bénéficient de privilèges et d'immunités diplomatiques ou consulaires.

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> Les autres véhicules qui ne sont pas neufs font l'objet d'un examen technique approfondi. À cette occasion, il y a notamment lieu 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

<sup>1</sup> 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. 30, al. 4, let. a à c est remplie.

<sup>2</sup> Un examen technique approfondi est réalisé sur les autres systèmes et composants de véhicules qui diffèrent de la réception par type du véhicule. 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

<sup>1</sup> 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'une exécution irréprochable.

<sup>2</sup> L'habilitation ne s'applique pas aux véhicules qui diffèrent du type réceptionné.

<sup>3</sup> L'autorité d'immatriculation procède à des contrôles par sondage. Elle retire l'habilitation si des lacunes graves ou répétées sont constatées.

*Titre précédant l'art. 32*

## **Chapitre 2 Contrôles subséquents**

*Art. 33, al. 1*

<sup>1</sup> 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.

*Art. 34, al. 2, let. h, 5,5<sup>bis</sup> et 6*

<sup>2</sup> 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;*

<sup>5</sup> *Abrogé*

<sup>5<sup>bis</sup></sup> *Abrogé*

<sup>6</sup> *Ne concerne que le texte italien.*

*Art. 34a* Délégation des contrôles subséquents

L'autorité d'immatriculation peut confier les contrôles subséquents à des entreprises ou à des organisations qui garantissent une exécution conforme aux prescriptions.

*Titre précédant l'art. 34a*

## **Chapitre 2a Dispositions communes aux contrôles en vue de l'immatriculation et aux contrôles subséquents**

*Art. 34b*

<sup>1</sup> 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 ainsi que les contrôles garages (art. 32).

<sup>2</sup> Les contrôles en vue de l'immatriculation et les contrôles subséquents réalisés par une autorité d'immatriculation sont reconnues 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).

<sup>3</sup> Si l'autorité d'immatriculation n'est pas en mesure d'effectuer elle-même certaines vérifications techniques, elle peut demander à un organe d'expertise au sens de l'annexe 2 ORT<sup>5</sup> de procéder à un contrôle.

<sup>5</sup> RS 741.511



<sup>4</sup> Les documents remis à l'autorité d'immatriculation doivent être rédigés en français, en allemand, en italien ou en anglais. Les documents rédigés dans une autre langue peuvent être reconnus s'il existe une traduction certifiée conforme dans l'une des langues précitées.

<sup>5</sup> Il convient d'utiliser des moyens de contrôle appropriés couramment disponibles sur le marché. Ils doivent faire l'objet d'un étalonnage régulier; le METAS est compétent en la matière. Si aucun étalonnage n'est possible, les moyens de contrôle doivent être fabriqués et indiquer les résultats selon une norme nationale. 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.

<sup>6</sup> Les remorques sont attelées à un véhicule tracteur approprié pour être contrôlées.

*Art. 35, al. 2, let. c*

<sup>2</sup> 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'OPair<sup>6</sup> concernant l'entretien du système antipollution des machines de chantier.

*Art. 42, al. 1*

<sup>1</sup> L'augmentation du poids garanti ou des garanties concernant le poids remorquable, le poids de l'ensemble ou la capacité de charge par essieu nécessite une nouvelle garantie du constructeur selon l'art. 41, al. 2.

*Art. 46, al. 3*

<sup>3</sup> 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 Machines électriques tournantes – partie 1: caractéristiques assignées et caractéristiques de fonctionnement peut être acceptée.

*Art. 48, al. 5, let. e*

<sup>5</sup> 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.

<sup>6</sup> RS 814.318.142.1

*Art. 53, al. 3, let. h*

<sup>3</sup> 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.

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

<sup>6</sup> 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.

<sup>8</sup> 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*

<sup>2</sup> 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. 62, al. 4*

<sup>4</sup> 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 au 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. 71a, al. 6*

<sup>6</sup> 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. 75, al. 3*

*Ne concerne que le texte italien.*

*Art. 78, al. 3*

<sup>3</sup> 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 être visibles de 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 scintiller vers l'avant, vers l'arrière ou vers les côtés en fonction de la nature du danger représentée 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

<sup>4</sup> Les dispositions de l'ordonnance du 25 novembre 2015 sur les installations de télécommunication<sup>7</sup> sont réservées en ce qui concerne les équipements de véhicule utilisant des applications de radiocommunication; l'OFCOM est l'autorité compétente en la matière.

*Art. 91, al. 1*

*Ne concerne que le texte italien.*

*Art. 93, al. 2*

<sup>2</sup> 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 ce qui est du 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, 4 et 5*

<sup>1</sup> Les véhicules des catégories M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, 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.

<sup>7</sup> RS 784.101.2

<sup>2</sup> 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.

<sup>4</sup> Le contrôle, le contrôle subséquent et la réparation des dispositifs limiteurs de vitesse sont réglés à l'art. 99a.

<sup>5</sup> Les dispositifs limiteurs de vitesse et les éléments de raccordement doivent toujours être munis des plombs 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.

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

<sup>1</sup> Les dispositifs limiteurs de vitesse doivent être installés, contrôlés et réparés par des ateliers qui bénéficient d'une autorisation. 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.

<sup>2</sup> 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 automobile.

*Art. 100, al. 1, let. a et b, 1bis à 1quater et 2*

<sup>1</sup> Pour contrôler la durée du travail et du repos ou élucider les causes d'accident:

- a. les véhicules dont les conducteurs sont soumis à l'OTR 1 doivent être équipés d'un tachygraphe numérique;
- b. les véhicules dont les conducteurs sont soumis à l'OTR 2 doivent être équipés d'un tachygraphe analogique ou numérique;

<sup>1bis</sup> Les tachygraphes numériques doivent être conformes au règlement (UE) n° 165/2014 ainsi qu'à l'annexe I C du règlement d'exécution (UE) 2016/799 (tachygraphe numérique).

<sup>1ter</sup> 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.

<sup>1quater</sup> 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.

<sup>2</sup> 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.

Art. 101            Contrôle, inspection et réparation des tachygraphes

<sup>1</sup> Les tachygraphes doivent être installés, contrôlés et réparés par des ateliers qui bénéficient d'une autorisation. L'autorisation est délivrée par l'AFD aux ateliers qui offrent la garantie d'une exécution soigneuse de ces travaux et qui disposent des appareils, des installations et des logiciels nécessaires, ainsi que d'un personnel suffisamment formé et qualifié.

<sup>2</sup> L'inspection périodique des tachygraphes et les inspections consécutives à des irrégularités, 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. Sont dispensés de contrôle, d'inspection et de la pose de la plaquette d'installation les appareils de remplacement montés par des ateliers agréés pour une durée maximale de 14 jours, ainsi que les tachygraphes équipant les véhicules de remplacement (art. 9 et 10 OAV) en trafic intérieur.

<sup>3</sup> Si des travaux ont été effectués sur le véhicule, le détenteur doit s'assurer que les plombs ne sont pas détériorés. Le tachygraphe doit être soumis à un nouveau contrôle si les travaux ont compromis la précision des enregistrements.

<sup>4</sup> 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 ayants droit, à leur demande. Il doit par ailleurs enregistrer immédiatement après les travaux les données d'étalonnage extraites de la carte d'atelier utilisée.

<sup>5</sup> L'atelier doit conserver pendant trois ans les données déchargées du tachygraphe ainsi que les données d'étalonnage extraites de la carte d'atelier. Les rapports d'inspection et les disques d'enregistrement doivent être conservés jusqu'à l'inspection suivante. À l'expiration de ce délai, les données doivent être effacées et les documents détruits.

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

<sup>5</sup> 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*

<sup>5</sup> 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.

*Art. 109, al. 6*

<sup>6</sup> 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. 112, al. 5 et 6*

<sup>5</sup> 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, à l'exception des véhicules équipés pour le déneigement. 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 cm<sup>2</sup> chacun et être placés le plus à l'avant possible, mais 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.

<sup>6</sup> Un système homologué à caméra et moniteur est nécessaire pour les voitures automobiles dont les engins supplémentaires installés provisoirement dépassent de plus de 4,00 m vers l'avant, à compter du centre du dispositif de direction (art. 164, al. 1), à l'exception des véhicules équipés pour le déneigement. Les caméras de vision latérale du système à caméra et moniteur doivent être placées le plus à l'avant possible, mais 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 3.

*Art. 118a, titre et al. 1*

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

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

*Art. 119, let. 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:

- t. Les sièges disposés perpendiculairement au sens de la marche sont admis (art. 107, al. 1<sup>bis</sup>).

*Art. 123, al. 5*

<sup>5</sup> 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*

<sup>4</sup> 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.

<sup>5</sup> 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*

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

*Art. 131, al. 4*

<sup>4</sup> 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.

*Art. 134, al. 1*

<sup>1</sup> La charge utile des tracteurs ne doit pas dépasser 50 % du poids à vide du véhicule et, en aucun cas, 4,00 t. Les tracteurs agricoles et forestiers ainsi que les tracteurs n'ayant pas de surface de charge, de citerne ou d'autre possibilité de transporter des marchandises ne sont pas concernés.

*Titre précédant l'art. 161*

## **Titre quatrième Véhicules automobiles agricoles et forestiers**

*Art. 161* Vitesse maximale, classification

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> 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. L'art. 100, al. 1, let. a, est réservé.

<sup>4</sup> 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.

<sup>5</sup> 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. L'art. 100, al. 1, let. a et la disposition concernant la charge utile autorisée (art. 134, al. 1) sont réservés.

<sup>6</sup> Les art. 167 à 172 s'appliquent aux monoaxes agricoles et forestiers.

#### *Art. 163 Freins*

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> L'efficacité des dispositifs de freinage peut être contrôlée conformément à l'annexe 7.

<sup>3</sup> Les véhicules tracteurs dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 30 km/h et dont le poids remorquable autorisé pour les remorques dotées d'un freinage par inertie n'excède pas 8,00 t ne doivent pas obligatoirement être équipés de raccords pour un frein de remorque.

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

- a. le raccord 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).

<sup>5</sup> Le raccord de la conduite de commande du frein de remorque hydraulique à double conduite visé à l'al. 1 peut également servir de raccord pour un frein de remorque hydraulique à une conduite si le réglage de la pression de freinage correspond aux valeurs fixées à l'al. 4, let. b.

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

<sup>1</sup> Les engins supplémentaires nécessaires équipant à titre temporaire des véhicules automobiles agricoles et forestiers ainsi que des tracteurs industriels utilisés pour des



courses agricoles peuvent atteindre plus de 3,00 m à compter du centre du dispositif de direction (art. 38, al. 3).

<sup>3</sup> 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*

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

*Art. 178, al. 5*

<sup>5</sup> L'efficacité du système de freinage et la procédure de contrôle sont fixées à l'annexe 7, ch. 3. Les contrôles réalisés sur la base des exigences requises pour les motocycles légers (annexe 7, ch. 23) sont également reconnus.

*Art. 179, titre et al. 6*

Poids à vide, transmission, roues, équipements

<sup>6</sup> *Abrogé*

*Art. 183, al. 1, let. b à d, et 2, let. a et abis*

<sup>1</sup> 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 et remorques à timon rigide exceptées	18,00
c. pour les remorques à trois essieux, semi-remorques et remorques à timon rigide exceptées	24,00
d. pour les remorques à quatre essieux, semi-remorques et remorques à timon rigide exceptées	32,00

<sup>2</sup> La charge par essieu ne doit pas excéder:

	Tonnes
a. pour un essieu simple non entraîné	10,00
a <sup>bis</sup> . pour un essieu simple entraîné sur des remorques des catégories R et S (art. 21, al. 1, let. b)	11,50

*Art. 184* Charge du timon et répartition du poids

<sup>1</sup> La charge du timon des remorques à timon rigide des catégories R et S équipées de rotules de traction peut atteindre au maximum 4,00 t, contre un maximum de 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.

<sup>2</sup> 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*

<sup>4</sup> Ne concerne que le texte italien.

<sup>6</sup> D'autres systèmes de freinage peuvent être autorisés sur les remorques des catégories O<sub>1</sub> et O<sub>2</sub>. 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<sup>bis</sup>, 1<sup>ter</sup> et 2*

<sup>1</sup> Abrogé

<sup>1bis</sup> 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).

<sup>1ter</sup> Le dispositif d'attelage des remorques à timon rigide ne peut pas être constitué d'un pivot central et d'une sellette d'attelage.

<sup>2</sup> Les remorques à timon rigide dont la charge du timon excède 50 kg dès lors que le chargement est réparti de manière égale, ainsi que 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

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

<sup>2</sup> L'efficacité du dispositif de freinage peut être contrôlée conformément à l'annexe 7.

<sup>3</sup> 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, de la présente ordonnance s'appliquent aux conduites de raccordement entre le tracteur à sellette et la semi-remorque ainsi qu'à l'efficacité du freinage. Les systèmes de freinage par inertie ne sont pas admis.

*Art. 202*

*Abrogé*

*Art. 203, titre, al. 1 et 2*

Dispositif d'attelage de sécurité

<sup>1</sup> *Abrogé*

<sup>2</sup> *Abrogé*

*Art. 205, al. 3 à 4bis*

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

<sup>4</sup> *Abrogé*

<sup>4bis</sup> *Abrogé*

*Titre précédant l'art. 207*

## **Section 8 Remorques agricoles et forestières**

*Art. 207, al. 1 et 6*

<sup>1</sup> La vitesse maximale par construction des remorques agricoles et forestières ne doit pas excéder 40 km/h.

<sup>6</sup> Les remorques dont la vitesse maximale par construction 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*

<sup>1</sup> L'art. 205, al. 3 et 5, s'applique aux dispositifs de freinage ainsi qu'aux dispositifs d'attelage de sécurité des remorques agricoles et forestières dont la vitesse maximale n'excède pas 30 km/h.

<sup>1bis</sup> Les freins 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 et autres exigences

*Abrogé*

*Art. 219, al. 2, phrase introductive et let. b, et 3, phrase introductive*

*Ne concerne que le texte italien.*

*Art. 222f, al. 6*

Jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 2008, les véhicules de la catégorie N<sub>1</sub> sont soumis aux dispositions antérieures de l'art. 97, al. 4, concernant la détermination de la consommation de carburant et des émissions de CO<sub>2</sub>.

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

<sup>1</sup> Les exigences techniques concernant les remorques de transport s'appliquent aux remorques visées à l'art. 22, al. 2, let. c et immatriculées pour la première fois comme remorques de transport au sens de l'art. 20 jusqu'au 30 avril 2019.

<sup>2</sup> Pour les véhicules et les engins supplémentaires déjà équipés, conformément à l'art. 112, al. 5, de miroirs de vision latérale au 1<sup>er</sup> mai 2019, il est suffisant que la surface de ces derniers soit conforme à l'ancien droit.

<sup>3</sup> 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. Les véhicules peuvent être équipés d'un tachygraphe conforme à l'ancien droit jusqu'au 14 juin 2019.

<sup>4</sup> À partir du 15 juin 2034, les véhicules pour lesquels les conducteurs sont soumis à l'OTR 1 devront être équipés, pour les transports internationaux, d'un tachygraphe conformément à l'art. 100, al. 1<sup>bis</sup>.

<sup>5</sup> 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<sup>er</sup> septembre 2021, peuvent être immatriculés pour la première fois selon l'ancien droit.

## II

<sup>1</sup> Les annexes 2 et 5 à 8 sont modifiées conformément aux textes ci-joints.

<sup>2</sup> L'annexe 3 est remplacée par la version ci-jointe.

## III

<sup>1</sup> La présente ordonnance entre en vigueur le 1<sup>er</sup> février 2019, sous réserve de l'al. 2.

<sup>2</sup> Les art. 22, al. 2, let. c, 58, al. 6, let. e et f, 112, al. 5 et 6, 118a, al. 1, 131, al. 4, 164, al. 1, 166, 189, al. 6, 201, 202, 203, al. 1 et 2, 205, al. 3 à 4<sup>bis</sup>, 208, al. 1 et 1<sup>bis</sup>, et 209, al. 4, l'annexe 5, ch. 212a, l'annexe 6, ch. 111.2, 221 et 42, introduction, ainsi que 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<sup>er</sup> mai 2019.

...

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération, Alain Berset

Le chancelier de la Confédération, Walter Thurnherr

(art. 3a, al. 1, 3b, al. 1, 5, al. 1, let. a, 30, al. 1, let. b<sup>bis</sup>, d et f, 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, directive 2007/46/CE, règlement (UE) n° 167/2013, règlement (UE) n° 901/2014 et règlement (UE) 2015/504

### 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
Directive 2007/46/CE	Directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 septembre 2007 établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules (directive-cadre), JO L 263 du 9.10.2007, p. 1; modifié en dernier lieu par le règlement (UE) 2017/1154, JO L 175 du 7.7.2017, p. 708.
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) 2016/1788, JO L 277 du 13.10.2016, p. 1.
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 par le règlement (UE) 2016/1789, JO L 277 du 13.10.2016, p. 60.

---

*Ch. 112, règlement (CE) n° 715/2007, règlement (CE) n° 692/2008, règlement (UE) n° 582/2011, règlement (UE) n° 1230/2012, règlement (CE) 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) 2015/96, règlement (UE) 2015/208, règlement (UE) 2015/758, règlement (UE) 2017/78 et règlement (UE) 2017/1347*

## **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) 2017/1154, JO L 175 du 7.7.2017, p. 708.
Règlement (CE) n° 692/2008	Règlement (CE) n° 692/2008 de la Commission du 18 juillet 2008 portant application et modification du 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 199 du 28.7.2008, p. 1; modifié en dernier lieu par le règlement (UE) 2017/1221, JO L 174 du 7.7.2017, p. 3.
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) 2016/1718, JO L 259 du 27.9.2016, p. 1.
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) 2017/1154, JO L 175 du 7.7.2017, p. 708.
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 par le règlement (UE) 2016/1824, JO L 279 du 15.10.2016, p. 1.

Texte législatif de base UE	Titre et informations relatives à la publication du texte législatif de base et des actes modificateurs
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 par le règlement (UE) 2016/1824, JO L 279 du 15.10.2016, 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 par le règlement (UE) 2016/1788, JO L 277 du 13.10.2016, p. 1.
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 par le règlement (UE) 2016/1788, JO L 277 du 13.10.2016, p. 1.
Règlement (UE) 2015/96	Règlement délégué (UE) 2015/96 de la Commission du 1 octobre 2014 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, JO L 16 du 23.1.2015, p. 1, modifié en dernier lieu par le règlement (UE) 2017/686, JO L 99 du 12.4.2017, p. 16.
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 par le règlement (UE) 2016/1788, JO L 277 du 13.10.2016, p. 1.
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, modifiée par le règlement (UE) 2017/79, JO L 12 du 17.1.2017, p. 44.
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.



Texte législatif de base UE	Titre et informations relatives à la publication du texte législatif de base et des actes modificateurs
-----------------------------	---

---

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) no 582/2011 de la Commission et le règlement (UE) 2017/1151 de la Commission complétant le règlement (CE) no 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) no 692/2008 de la Commission et le règlement (UE) no 1230/2012 de la Commission et abrogeant le règlement (CE) no 692/2008, version du JO L 192 du 24.7.2017, p. 1.
--------------------------	---

---

*Ch. 113, règlement (UE) 2016/1628*

**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.
--------------------------	---

---

*Ch. 114, règlement (UE) 2017/548*

**114 Droit de l'UE concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route**

---

Texte législatif de base UE	Titre et informations relatives à la publication du texte législatif de base et des actes modificateurs
-----------------------------	---

---

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 ONU n° 0, 144, 145 et règlements CEE-ONU n° 4, 6, 7, 11, 13, 13-H, 14, 16, 19, 27, 28, 30, 34, 37–39, 41, 43–46, 48–51, 53–55, 60, 64, 65, 69, 70, 73, 75, 77–80, 83, 86, 87, 90–92, 98, 99, 101, 104–107, 109, 110, 112, 113, 115, 117, 118, 119, 121, 123, 128, 129, 134, 136–143 et notes en bas de page*

## 12 Règlements de la CEE-ONU

N° du règlement CEE-ONU	Titre du règlement avec compléments
Règlement ONU n° 0	Règlement ONU n° 0, du XX.XX 2018, énonçant des prescriptions uniformes concernant un régime d'homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule (Add.0).
Règlement CEE-ONU n° 3 <sup>8</sup>	Règlement CEE-ONU n° 3, du 1 <sup>er</sup> 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 <sup>9</sup>	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 18, en vigueur dès le 10 octobre 2017 (Add.3 Rév.3 Amend.2).
Règlement CEE-ONU n° 6 <sup>10</sup>	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 27, en vigueur dès le 10 octobre 2017 (Add.5 Rév.6 Amend.2).
Règlement CEE-ONU n° 7 <sup>11</sup>	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 26, en vigueur dès le 10 octobre 2017 (Add.6 Rév.6 Amend.6).
Règlement CEE-ONU n° 11	Règlement CEE-ONU n° 11, du 1 <sup>er</sup> 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° 13 <sup>12</sup>	Règlement CEE-ONU n° 13, du 1 <sup>er</sup> 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 <sup>13</sup>	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)

<sup>8</sup> RO 2005 3765

<sup>9</sup> RO 2005 3765

<sup>10</sup> RO 2005 3765

<sup>11</sup> RO 2005 3765

<sup>12</sup> RO 2005 3765

<sup>13</sup> RO 2011 891

N° du règlement CEE-ONU	Titre du règlement avec compléments
Règlement CEE-ONU n° 14 <sup>14</sup>	Règlement CEE-ONU n° 14, du 1er 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 07, complément 7, en vigueur dès le 2 février 2017 (Add.13 Rév.5 Amend.4).
Règlement CEE-ONU n° 16 <sup>15</sup>	Règlement CEE-ONU n° 16, du 1 <sup>er</sup> 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, en vigueur dès le 22 juin 2017 (Add.15 Rév.8 Amend.4).
Règlement CEE-ONU n° 19 <sup>16</sup>	Règlement CEE-ONU n° 19, du 1 <sup>er</sup> 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 9, en vigueur dès le 10 octobre 2017 (Add.18 Rév.7 Amend.4).
Règlement CEE-ONU n° 27 <sup>17</sup>	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 <sup>18</sup>	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 <sup>19</sup>	Règlement CEE-ONU n° 30, du 1 <sup>er</sup> 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 18, en vigueur dès le 2 février 2017 (Add.29 Rév.3 Amend.4).
Règlement CEE-ONU n° 34	Règlement CEE-ONU n° 34, du 1 <sup>er</sup> 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 <sup>20</sup>	Règlement CEE-ONU n° 37, du 1 <sup>er</sup> 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).

- 14 RO 2005 3765
- 15 RO 2005 3765
- 16 RO 2005 3765
- 17 RO 2005 3765
- 18 RO 2005 3765
- 19 RO 2005 3765

N° du règlement CEE-ONU	Titre du règlement avec compléments
Règlement CEE-ONU n° 38 <sup>21</sup>	Règlement CEE-ONU n° 38, du 1 <sup>er</sup> 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 18, en vigueur dès le 10 octobre 2017 (Add.37 Rév.3 Amend.2).
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 <sup>er</sup> 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 5, en vigueur dès le 10 octobre 2017 (Add.42 Rév.3 Amend.5).
Règlement CEE-ONU n° 44 <sup>22</sup>	Règlement CEE-ONU n° 44, du 1 <sup>er</sup> 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: <ul style="list-style-type: none"> <li>– série d'amendements 04, complément 12, en vigueur dès le 22 juin 2017 (Add.43 Rév.3 Amend.5).</li> </ul>
Règlement CEE-ONU n° 45	Règlement CEE-ONU n° 45, du 1 <sup>er</sup> 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 <sup>er</sup> 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 4, en vigueur dès le 22 juin 2017 (Add.45 Rév.6 Amend.2).
Règlement CEE-ONU n° 48	Règlement CEE-ONU n° 48, du 1 <sup>er</sup> 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 8, en vigueur dès le 22 juin 2017 (Add.47 Rév.12 Amend.4).

20 RO 2005 3765

21 RO 2005 3765

22 RO 2005 3765

N° du règlement CEE-ONU	Titre du règlement avec compléments
Règlement CEE-ONU n° 49 <sup>23</sup>	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 4, en vigueur dès le 9 février 2017 (Add.48 Rév.6 Amend.4).
Règlement CEE-ONU n° 50 <sup>24</sup>	Règlement CEE-ONU n° 50, du 1 <sup>er</sup> 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 19, en vigueur dès le 10 octobre 2017 (Add.49 Rév.3 Amend.3).
Règlement CEE-ONU n° 51 <sup>25</sup>	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 1, en vigueur dès le 8 octobre 2016 (Add.50 Rév.3 Amend.1).
Règlement CEE-ONU n° 53	Règlement CEE-ONU n° 53, du 1 <sup>er</sup> février 1983, concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules de la catégorie L <sub>3</sub> (motocycles) 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 <sup>26</sup>	Règlement CEE-ONU n° 54, du 1 <sup>er</sup> 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 21, en vigueur dès le 9 février 2017 (Add.53 Rév.3 Amend.2).
Règlement CEE-ONU n° 55 <sup>27</sup>	Règlement CEE-ONU n° 55, du 1 <sup>er</sup> 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 6, en vigueur dès le 9 février 2017 (Add.54 Rév.2 Amend.2).
Règlement CEE-ONU n° 60	Règlement CEE-ONU n° 60, du 1 <sup>er</sup> 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° 64	Règlement CEE-ONU n° 64, du 1 <sup>er</sup> 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).

23 RO 2005 3765

24 RO 2005 3765

25 RO 2011 891

26 RO 2005 3765

27 RO 2005 3765

N° du règlement CEE-ONU	Titre du règlement avec compléments
Règlement CEE-ONU n° 65 <sup>28</sup>	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 <sup>29</sup>	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 <sup>30</sup>	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).
Règlement CEE-ONU n° 73 <sup>31</sup>	Règlement CEE-ONU n° 73, du 1 <sup>er</sup> 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 <sup>er</sup> 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 <sup>32</sup>	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 17, en vigueur dès le 10 octobre 2017 (Add.76 Rév.3 Amend.1).
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 <sup>33</sup>	Règlement CEE-ONU n° 79, du 1 <sup>er</sup> 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 <sup>34</sup>	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 2, en vigueur dès le 22 juin 2017 (Add.79 Rév.2 Amend.2).

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 2011 891

N° du règlement CEE-ONU	Titre du règlement avec compléments
Règlement CEE-ONU n° 83 <sup>35</sup>	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 5, en vigueur dès le 10 octobre 2017 (Add.82 Rév.5 Amend.5).
Règlement CEE-ONU n° 86	Règlement CEE-ONU n° 86, du 1 <sup>er</sup> 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 <sup>36</sup>	Règlement CEE-ONU n° 87 du 1 <sup>er</sup> 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 19, en vigueur dès le 10 octobre 2017 (Add.86 Rév.3 Amend.3).
Règlement CEE-ONU n° 90	Règlement CEE-ONU n° 90, du 1 <sup>er</sup> 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 <sup>37</sup>	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 16, en vigueur dès le 10 octobre 2017 (Add.90 Rév.3 Amend.1).
Règlement CEE-ONU n° 92	Règlement CEE-ONU n° 92, du 1 <sup>er</sup> 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° 98 <sup>38</sup>	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 8, en vigueur dès le 10 octobre 2017 (Add.97 Rév.3 Amend.7).
Règlement CEE-ONU n° 99 <sup>39</sup>	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).

35 RO 2005 3765

36 RO 2011 891

37 RO 2005 3765

38 RO 2011 891

39 RO 2011 891

N° du règlement CEE-ONU	Titre du règlement avec compléments
Règlement CEE-ONU n° 101 <sup>40</sup>	Règlement CEE-ONU n° 101, du 1 <sup>er</sup> 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 <sub>1</sub> et N <sub>1</sub> 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 <sup>41</sup>	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).
Règlement CEE-ONU n° 105 <sup>42</sup>	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 <sup>43</sup>	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 14, en vigueur dès le 9 février 2017 (Add.105 Rév.2 Amend.4).
Règlement CEE-ONU n° 107 <sup>44</sup>	Règlement CEE-ONU n° 107, du 18 juin 1998, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules des catégories M <sub>2</sub> et M <sub>3</sub> 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 <sup>45</sup>	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 <sup>46</sup>	Règlement CEE-ONU n° 110, du 28 décembre 2000, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation: <ul style="list-style-type: none"> <li>I des organes spéciaux pour l'alimentation du moteur au gaz naturel comprimé (GNC) sur les véhicules;</li> <li>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;</li> </ul> modifié en dernier lieu par la série d'amendements 01, complément 6, en vigueur dès le 10 octobre 2017 (Add.109 Rév.3 Amend.6).

40 RO 2005 3765  
41 RO 2005 3765  
42 RO 2005 3765  
43 RO 2005 3765  
44 RO 2005 3765  
45 RO 2005 3765  
46 RO 2005 3765



N° du règlement CEE-ONU	Titre du règlement avec compléments
Règlement CEE-ONU n° 112 <sup>47</sup>	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 7, en vigueur dès le 10 octobre 2017 (Add.111 Rév.3 Amend.4).
Règlement CEE-ONU n° 113 <sup>48</sup>	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 01, complément 6, en vigueur dès le 9 février 2017 (Add.112 Rév.3 Amend.5).
Règlement CEE-ONU n° 115 <sup>49</sup>	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 <sup>50</sup>	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 <sup>51</sup>	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 <sup>52</sup>	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 5, en vigueur dès le 10 octobre 2017 (Add.118 Rév.1 Amend.5).

- 47 RO 2005 3765
- 48 RO 2005 3765
- 49 RO 2005 3765
- 50 RO 2011 891
- 51 RO 2011 891
- 52 RO 2011 891

N° du règlement CEE-ONU	Titre du règlement avec compléments
Règlement CEE-ONU n° 121 <sup>53</sup>	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 1, en vigueur dès le 22 juin 2017 (Add.120 Rév.2 Amend.1).
Règlement CEE-ONU n° 123 <sup>54</sup>	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 8, en vigueur dès le 10 octobre 2017 (Add.122 Rév.2 Amend.4).
Règlement CEE-ONU n° 128 <sup>55</sup>	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 <sup>56</sup>	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, en vigueur dès le 22 juin 2017 (Add.128 Amend.6).
Règlement CEE-ONU n° 134 <sup>57</sup>	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 par le complément 2, en vigueur dès le 9 février 2017 (Add.133 Amend.2).
Règlement CEE-ONU n° 136 <sup>58</sup>	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 <sup>59</sup>	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 <sup>60</sup>	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 <sup>61</sup>	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).

- 53 RO **2011** 891  
54 RO **2011** 891  
55 RO **2014** 2611  
56 RO **2014** 2611  
57 RO **2015** 2435  
58 RO **2016** 3693  
59 RO **2016** 3693  
60 RO **2016** 3693

N° du règlement CEE-ONU	Titre du règlement avec compléments
Règlement CEE-ONU n° 140 <sup>62</sup>	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 <sup>63</sup>	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 <sup>64</sup>	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 <sup>65</sup>	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 bicarburant, conçus pour les moteurs diesel des véhicules utilitaires lourds et des véhicules utilitaires lourds à moteur diesel (Add.142).
Règlement ONU n° 144	Règlement ONU n°144, du XX.XX 2018, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des systèmes automatiques d'appel d'urgence (AECS) (Add.143).
Règlement ONU n° 145	Règlement ONU n°145, du XX.XX 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).

### Ch. 13, titre 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
-------	-------

- 61 RO 2017 3793  
62 RO 2017 3793  
63 RO 2017 3793  
64 RO 2017 3793  
65 RO 2017 3793

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*

**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.
--------------------------	---

---

## **Exigences concernant les systèmes à caméra et moniteur facilitant la vision latérale**

### **1 Systèmes à caméra et moniteur composés d'au moins deux caméras de vision latérale et d'un ou de plusieurs moniteurs**

- 11 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°.
- 12 Les images doivent être retransmises sans latence sur le ou les moniteurs.
- 13 Le conducteur doit pouvoir identifier aisément tout dysfonctionnement ou toute anomalie du système.
- 14 Les images des côtés gauche et droite doivent pouvoir être affichées simultanément.
- 141 Si un seul moniteur est utilisé, les images de vidéosurveillance des côtés gauche et droite doivent être disposées de manière claire sur le moniteur.
- 15 Les images doivent avoir une taille d'au moins 4,5 pouces de diagonale.
- 16 Les images doivent être affichées dans une résolution suffisante, sous la forme la moins écrasée et déformée possible.
- 161 L'image affichée sur un moniteur de 4,5 pouces de diagonale doit permettre d'identifier à 130 m de distance un objet avec une face avant d'une hauteur de 1,50 m et d'une largeur de 0,50 m.
- 17 La luminosité du ou des moniteurs doit pouvoir être réglée.
- 171 Le ou les moniteurs doivent être pourvus d'un anti-reflets efficace.
- 172 Les caméras de vision latérale doivent être en mesure de fournir des images même en plein soleil.

### **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 ne se déforment pas et qui restent transparents en toutes circonstances.

### **3 Autres exigences**

Les systèmes à caméra et moniteur selon la norme ISO 16505:2015 qui satisfont aux exigences applicables aux dispositifs de vision indirecte situés du côté conducteur au sens de la classe II du règlement n° 46 de la CEE-ONU sont admis.

## **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 ou au règlement CEE-ONU n° 96.

- 211b.1 Font exception les moteurs des véhicules dont la vitesse maximale par construction est inférieure à 6 km/h.

- 212a 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 7,50 t et dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 45 km/h, il suffit qu'ils répondent au règlement (UE) 2016/1628 ou au règlement CEE-ONU n° 96.
- 216 Les ch. 211, 211a, 211b, 211c, 212, 213 et 215 sont également applicables aux véhicules dispensés de la réception par type.



## Mesurage du niveau sonore

*Ch. 111.2, 111.31, 221, 37, points 9 et 10, et 42, introduction*

### **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) 2015/96.

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 publication de la CEI n° 61672-1, édition 2002. 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, dit «à 7 mètres», conformément aux ch. 42 à 422.2.

Pour les tracteurs, ce mesurage à l'arrêt se fonde sur les exigences du règlement (UE) n° 167/2013 et du règlement délégué (UE) 2015/96.

*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, 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)

*Renvoi entre parenthèses sous le numéro d'annexe*

(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)**

Les freins doivent être froids, la température mesurée sur le disque de frein ou à l'extérieur du tambour ne doit donc 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 Préconditionnement**

Pour contrôler le comportement du système du frein de service du véhicule chargé lors d'un freinage à chaud, les freins doivent être preconditionnés comme suit, au moyen de freinages répétés:

Catégorie de véhicule	$v_1$	$v_2$	Intervalle maximal	Nombre de cycles
M <sub>1</sub>	80 % $v_{max}$ , $\leq 120$ km/h	$\frac{1}{2} v_1$	45 s	15
M <sub>2</sub>	80 % $v_{max}$ , $\leq 100$ km/h	$\frac{1}{2} v_1$	55 s	15
N <sub>1</sub>	80 % $v_{max}$ , $\leq 120$ km/h	$\frac{1}{2} v_1$	55 s	15
M <sub>3</sub> , N <sub>2</sub> , N <sub>3</sub>	80 % $v_{max}$ , $\leq 60$ 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 % $v_{max}$ , $\leq 100$ km/h			
Roue arrière	70 % $v_{max}$ , $\leq 80$ km/h			

**132 Contrôle de l'efficacité**

Lors du contrôle de l'efficacité qui suit immédiatement, l'efficacité de freinage ne doit pas tomber en dessous de 60 % de celle obtenue lors du freinage à froid, ni en-deçà des valeurs ci-après relatives aux exigences d'efficacité en vigueur pour le freinage à froid:

- 132.1 véhicules de la catégorie M<sub>1</sub>: 75 %;
- 132.2 véhicules des catégories M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, 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 M<sub>2</sub> doivent atteindre une décélération moyenne d'au moins 0,5 m/s<sup>2</sup>. Ceux des autocars de la catégorie M<sub>3</sub> (excepté les autocars de la catégorie I) et des véhicules de la catégorie N<sub>3</sub> qui sont autorisés à tracter des remorques de la catégorie O<sub>4</sub> doivent atteindre une décélération moyenne d'au moins 0,6 m/s<sup>2</sup>. Il faut alors 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 plus défavorisé ou la pression dans le cylindre le plus défavorisé 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) ainsi qu'un contrôle du dispositif à inertie. 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, ch. 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 <sup>2</sup>	v <sub>1</sub>	Force de commande maximale	
			pied	main
M <sub>1</sub>	5,8	100 km/h	500 N	
N <sub>1</sub>	5,0	80 km/h	700 N	
M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub> , N <sub>2</sub> , N <sub>3</sub>	5,0	60 km/h	700 N	
T, C v <sub>max</sub> > 30 km/h	5,0	v <sub>max</sub>	600 N	400 N
T, C v <sub>max</sub> ≤ 30 km/h	3,55	v <sub>max</sub>	600 N	400 N

### 212 Frein auxiliaire

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

	m/s <sup>2</sup>	v <sub>1</sub>	Force de commande maximale	
			pied	main
M <sub>1</sub>	2,44	100 km/h	500 N	500 N
M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub>	2,5	60 km/h	700 N	600 N
N <sub>1</sub>	2,2	70 km/h	700 N	600 N
N <sub>2</sub>	2,2	50 km/h	700 N	600 N
N <sub>3</sub>	2,2	40 km/h	700 N	600 N
T, C v <sub>max</sub> > 30 km/h	2,2	30 km/h	600 N	400 N
T, C v <sub>max</sub> ≤ 30 km/h	1,5	v <sub>max</sub>	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 M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, 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 suivantes pour les véhicules de la catégorie:

	v <sub>1</sub>	chargés m/s <sup>2</sup>	non chargés m/s <sup>2</sup>
M <sub>2</sub>	60 km/h	1,5	1,3
M <sub>3</sub>	60 km/h	1,5	1,5
N <sub>1</sub>	70 km/h	1,3	1,1

N <sub>2</sub>	50 km/h	1,3	1,1
N <sub>3</sub>	40 km/h	1,3	1,3
T v <sub>max</sub> > 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	50 %
les remorques dont la v <sub>max</sub> 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. 311.4, 312.1, 312.2, 313.1, 313.2, 314.11, 314.12, 314.2, 314.5, 315, titre, et 316

## 31 Frein de service, frein auxiliaire et frein de stationnement

### 311 Dispositions générales

#### 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 plus défavorisé ou la pression dans le cylindre le plus défavorisé 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 <sup>2</sup>	%
312.1	pour le frein de service	4,1	50
312.2	pour le frein auxiliaire	1,8	22
<b>313 Véhicules automobiles dont la vitesse maximale par construction n'excède pas 30 km/h</b>			
La décélération ou le taux de freinage doit atteindre au minimum:			
		m/s <sup>2</sup>	%
313.1	pour le frein de service	2,9	35
313.2	pour le frein auxiliaire	1,8	22
<b>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</b>			
La décélération ou le taux de freinage du frein de service doit atteindre au minimum:			
		m/s <sup>2</sup>	%
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.		
<b>315 Cyclomoteurs dont la vitesse maximale par construction ou l'assistance au pédalage n'excède pas 30 km/h et cycles</b>			
<b>316 Cyclomoteurs équipés d'une assistance au pédalage pouvant dépasser 30 km/h</b>			
La décélération du frein de service doit atteindre au minimum:			
		m/s <sup>2</sup>	
316.1	pour les deux freins ensemble	4,4	
316.2	pour le seul frein de la roue avant	3,4	
316.3	pour le seul frein de la roue arrière	2,7	

*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.

Lors du contrôle qui suit immédiatement, en partant de 80 km/h (ou de la vitesse maximale lorsque celle-ci est inférieure à ce chiffre), 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 relatives aux exigences d'efficacité en vigueur 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, 412 et 412.1*

## **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, comprenant 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).
- 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, comprenant les documents suivants:
  - 412.1 Toutes les données de sortie, le mode de calcul de l'efficacité d'immobilisation et le contrôle de l'adhérence utilisée.

*Ch. 421, 422.3, 422.4, 423.1 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 commande doit se situer entre 6,5 et 8,5 bars. Sur les remorques et les semi-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. Les valeurs de décélération totale à atteindre sont définies au ch. 211 pour les voitures automobiles et au ch. 221 pour les remorques.

*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*

*Ne concerne que le texte italien.*

*Annexe 8*  
(art. 67, al. 2)

## **Composants dangereux des véhicules**

*Ch. 25*

*Abrogé*

*Annexe 10*

(art. 73, al. 5, 78, al. 2, 110, al. 1, let. b, ch. 4 à 6, et c, et al. 3, let. c, art. 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*

<b>31</b>	Le bord inférieur de la plage éclairante doit se trouver au minimum 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 de la catégorie N <sub>3</sub> G (véhicules tout terrain; art. 12, al. 2)
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 (art. 12, al. 2)
	2,10 m du sol	pour les feux arrière de brouillard des véhicules automobiles agricoles et forestiers