

RÈGLEMENT (UE) N° 678/2011 DE LA COMMISSION

du 14 juillet 2011

remplaçant l'annexe II et modifiant les annexes IV, IX et XI de la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules (directive-cadre)

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

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 septembre 2007 établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules (directive-cadre) ⁽¹⁾, et notamment son article 39, paragraphes 2 et 3,

considérant ce qui suit:

- (1) La directive 2007/46/CE établit un cadre harmonisé contenant les dispositions administratives et les exigences techniques à caractère général applicables à tous les véhicules, systèmes, composants et entités techniques neufs. Elle comprend notamment les définitions spécifiques concernant les véhicules qui sont nécessaires au bon fonctionnement du système européen de réception par type.
- (2) L'un des objectifs de la directive 2007/46/CE est d'étendre le système européen de réception par type à toutes les catégories de véhicules. L'annexe II de la directive 2007/46/CE, qui comprend les définitions spécifiques nécessaires, doit être revue pour qu'il soit tenu compte du progrès technique. Il est donc nécessaire de modifier les définitions existantes ou de créer de nouvelles définitions.
- (3) L'expérience a montré le manque de précision des critères actuellement utilisés pour déterminer si un nouveau modèle de véhicule doit être considéré comme un nouveau type. Ce manque de précision peut retarder la mise en œuvre des nouvelles prescriptions arrêtées par la législation de l'UE en ce qui concerne les nouveaux types de véhicules. En outre, l'expérience a également montré qu'il était possible de contourner la législation de l'UE concernant les petites séries en divisant un type de véhicule en plusieurs sous-types sous différentes réceptions. Par conséquent, il se peut que le nombre de nouveaux véhicules pouvant être mis en service dans l'Union européenne sous le régime des petites séries dépasse le nombre autorisé. Il est donc important de préciser quelles caractéristiques techniques du véhicule doivent être utilisées comme critères pour déterminer ce qui constitue un nouveau type.
- (4) Afin de réduire la charge administrative pesant sur les constructeurs de véhicules, à la lumière des principes consacrés dans le plan d'action de la Commission intitulé «Simplifier et améliorer l'environnement réglementaire» ⁽²⁾ et du programme d'action pour la réduction des charges administratives dans l'Union européenne ⁽³⁾, il convient de réexaminer les critères à utiliser pour la définition des variantes et versions existant à l'intérieur d'un type de véhicule. Cela permettrait en outre de rendre le processus de réception par type plus transparent pour les autorités compétentes des États membres.
- (5) Face à la mondialisation du secteur automobile, les travaux du forum mondial pour l'harmonisation des réglementations sur les véhicules – le «groupe de travail 29» – revêtent de plus en plus d'importance. Comme il est essentiel, pour respecter les recommandations du groupe de haut niveau CARS 21, d'introduire les règlements de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (CEE-ONU) dans la législation de l'UE, ou même de remplacer les directives ou règlements de l'UE par les règlements de la CEE-ONU, et d'introduire les règlements techniques mondiaux dans la législation de l'UE, il convient d'assurer la cohérence entre la législation de l'Union européenne et les règlements de la CEE-ONU.
- (6) Étant donné les travaux d'harmonisation en cours au sein du forum mondial pour l'harmonisation des règlements concernant les véhicules, il est essentiel de tenir compte des avancées les plus récentes visées dans la résolution n° R.E.3 sur la classification et la définition des types de véhicules à moteur et de leurs remorques dans le cadre de l'accord de la CEE-ONU concernant l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables aux véhicules à roues, aux équipements et aux pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur un véhicule à roues ainsi que les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions (accord de 1958 révisé), ainsi que la résolution spéciale n° 1 sur les définitions communes des catégories, des masses et des dimensions des véhicules, dans le cadre de l'accord de la CEE-ONU concernant l'établissement de règlements techniques mondiaux applicables aux véhicules à roues, ainsi qu'aux équipements et pièces qui peuvent être montés ou utilisés sur les véhicules à roues («accord parallèle ou de 1998»). Seule l'inclusion de ces avancées dans la directive-cadre peut assurer le bon fonctionnement du système européen de réception par type. Il est donc nécessaire d'introduire de nouveaux critères permettant de déterminer si un type de véhicule doit être considéré comme appartenant à la catégorie «M» ou à la catégorie «N».

⁽¹⁾ JO L 263 du 9.10.2007, p. 1.

⁽²⁾ COM(2002) 278 final.

⁽³⁾ COM(2007) 23 final.

- (7) Conformément à l'article 8 du règlement (CE) n° 443/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves dans le cadre de l'approche intégrée de la Communauté visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers ⁽¹⁾, les États membres sont tenus de conserver un registre contenant les données relatives, notamment, au type, à la variante et la version de chaque véhicule donné concernant ses émissions de CO₂ pour chaque nouveau véhicule immatriculé sur son territoire. Il est essentiel de préciser les critères en fonction desquels un véhicule léger a été réceptionné en tant que véhicule M₁ ou N₁. Ces critères doivent être objectifs et servir d'orientation pour les constructeurs de véhicules ainsi que pour les autorités compétentes en matière de réception et d'immatriculation. Conformément à l'article 13, paragraphe 4, du règlement (CE) n° 443/2009, la présence de technologies innovantes encourageant la réduction des émissions de CO₂ doit être indiquée, au moyen d'un code attribué au véhicule par le constructeur, de sorte que chaque type/variante/version corresponde à un ensemble unique de technologies innovantes. Il devrait donc être possible d'identifier ces technologies innovantes à partir de la définition du type/variante/version. Il y a donc lieu d'ajouter l'entrée correspondante à l'annexe II de la directive 2007/46/CE.
- (8) Comme le type de carrosserie doit être spécifié sur le certificat de conformité, qui est censé faciliter l'immatriculation de nouveaux véhicules dans les États membres, l'utilisation de codes harmonisés pour chaque type de carrosserie devrait simplifier le processus d'immatriculation. Une liste de codes appropriés devrait être attribuée aux types de carrosserie afin de permettre l'automatisation du traitement des données.
- (9) Comme les remorques spécifiquement conçues pour le transport de charges exceptionnelles ne peuvent pas satisfaire à toutes les dispositions des actes réglementaires cités à l'annexe IV de la directive 2007/46/CE et devant être respectées aux fins de la réception par type européenne, il convient de les inclure dans la catégorie des véhicules à usage spécial, étant donné leurs caractéristiques techniques. Il convient de fixer un ensemble de règles simplifié afin de permettre leur réception par type au niveau européen. Par conséquent, il est nécessaire d'ajouter un nouvel appendice à l'annexe XI de la directive 2007/46/CE.
- (10) De nouvelles technologies sont en cours d'élaboration afin de répondre à la demande de nouvelles solutions dans le secteur du transport de marchandises. Il est donc nécessaire d'ajouter de nouvelles définitions dans la législation cadre afin que des règles techniques appropriées soient introduites ultérieurement dans les actes réglementaires pertinents énumérés à l'annexe IV ou XI de la directive 2007/46/CE. Il est important de préciser qu'aucune réception CE ne doit être accordée à de tels véhicules tant que la législation relative à la réception n'est pas modifiée à cet effet.
- (11) Une erreur est survenue dans l'adoption de la directive 2010/19/UE de la Commission du 9 mars 2010 modifiant la directive 91/226/CEE du Conseil et la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil afin de les adapter aux progrès techniques dans le domaine des systèmes antiprojections de certaines catégories de véhicules à moteur et de leurs remorques ⁽²⁾, dans la mesure où les annexes IV et XI de la directive 2007/46/CE ont également été modifiées par cette directive. Ces annexes avaient été remplacées par le règlement (CE) n° 1060/2008 de la Commission du 7 octobre 2008 remplaçant les annexes I, III, IV, VI, VII, XI et XV de la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 septembre 2007 établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules (directive-cadre) ⁽³⁾. Dans un souci de sûreté juridique, toute modification partielle de ces annexes doit désormais être introduite par un règlement uniquement. Comme l'article 2 correspondant de la directive 2010/19/UE a été supprimé par la décision 2011/415/UE de la Commission du 14 juillet 2011 corrigeant la directive 2010/19/UE modifiant la directive 91/226/CEE du Conseil et la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil afin de les adapter aux progrès techniques dans le domaine des systèmes antiprojections de certaines catégories de véhicules à moteur et de leurs remorques, en ce qui concerne la modification des annexes de la directive 2007/46/CE ⁽⁴⁾, afin de remédier à cette erreur, il convient d'apporter les modifications précédemment contenues dans cet article au moyen du présent règlement.
- (12) En vue d'assurer le bon fonctionnement du système de réception par type, il convient de mettre à jour les annexes de la directive 2007/46/CE afin de les adapter à l'évolution des connaissances scientifiques et techniques.
- (13) Il convient également de mettre à jour les annexes de la directive 2007/46/CE afin d'établir les prescriptions techniques pour que les véhicules à usage spécial puissent être réceptionnés.
- (14) Étant donné que les dispositions de ces annexes sont suffisamment détaillées et ne nécessitent pas de mesures de transposition supplémentaires de la part des États membres, il y a donc lieu de remplacer l'annexe II et de modifier les annexes IV, IX et XI par voie de règlement, conformément à l'article 39, paragraphe 8, de la directive 2007/46/CE.
- (15) L'annexe II doit être remplacée, et les annexes IV, IX et XI doivent être modifiées en conséquence.

⁽¹⁾ JO L 140 du 5.6.2009, p. 1.

⁽²⁾ JO L 72 du 20.3.2010, p. 17.

⁽³⁾ JO L 292 du 31.10.2008, p. 1.

⁽⁴⁾ Voir page 76 du présent Journal officiel.

- (16) Les mesures prévues dans le présent règlement sont conformes à l'avis du comité technique pour les véhicules à moteur,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

La directive 2007/46/CE est modifiée comme suit:

- 1) L'annexe II est remplacée par le texte figurant à l'annexe I du présent règlement.
- 2) L'annexe IV est modifiée conformément à l'annexe II du présent règlement.
- 3) L'annexe IX est modifiée conformément à l'annexe III du présent règlement.
- 4) L'annexe XI est modifiée conformément à l'annexe IV du présent règlement.

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

Fait à Bruxelles, le 14 juillet 2011.

Article 2

Le présent règlement n'annule aucune réception par type délivrée avant le 29 octobre 2012 et ne fait pas obstacle à l'extension de ces réceptions.

Article 3

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

Il s'applique aux nouveaux types de véhicules pour lesquels la réception sera accordée à partir du 29 octobre 2012.

Néanmoins, les prescriptions énoncées à l'annexe II et aux points 1 et 2 de l'annexe IV s'appliquent à compter du 9 avril 2011.

2. Par dérogation au paragraphe 1, deuxième sous-paragraphe, les constructeurs peuvent, à partir du 4 août 2011, appliquer toute disposition du présent règlement.

Par la Commission

Le président

José Manuel BARROSO

ANNEXE I

«ANNEXE II

DÉFINITIONS GÉNÉRALES, CRITÈRES POUR LA CLASSIFICATION DES VÉHICULES, TYPES DE VÉHICULES ET TYPES DE CARROSSERIE

PARTIE INTRODUCTIVE

Définitions et dispositions générales**1. Définitions**

- 1.1. Par “*place assise*” on entend tout emplacement pouvant accueillir une personne assise dont la taille est au moins celle:
- a) d'un mannequin d'homme du 50^e centile dans le cas du conducteur;
 - b) d'un mannequin de femme adulte du 5^e centile dans tous les autres cas.
- 1.2. Par “*siège*” on entend une structure complète pourvue de garnissage, intégrée ou non à la structure de la carrosserie du véhicule, prévue pour accueillir une personne assise.
- 1.2.1. Ce terme désigne aussi bien un siège individuel qu'une banquette.
- 1.2.2. Les sièges pliables et les sièges amovibles entrent également dans cette définition.
- 1.3. Par “*marchandises*” on entend essentiellement tous biens transportables.
- Le terme “*marchandises*” englobe les produits en gros, les produits manufacturés, les liquides, les animaux vivants, les récoltes et les charges indivisibles.
- 1.4. Par “*masse maximale*” on entend la masse maximale techniquement admissible, comme spécifié au point 2.8 de l'annexe I.

2. Dispositions générales

- 2.1. Nombre de places assises
- 2.1.1. Les prescriptions relatives au nombre de places assises s'appliquent aux sièges conçus pour être utilisés lorsque le véhicule circule sur une route.
- 2.1.2. Elles ne s'appliquent pas aux sièges conçus pour être utilisés lorsque le véhicule est à l'arrêt et qui sont clairement signalés aux utilisateurs soit par un pictogramme, soit par un signe accompagné d'un texte approprié.
- 2.1.3. Les prescriptions suivantes s'appliquent au comptage du nombre de places assises:
- a) chaque siège individuel est compté comme une place assise;
 - b) Dans le cas d'une banquette, tout espace d'une largeur minimale de 400 mm, mesurée au niveau de l'assise, est comptée comme place assise.

Cette condition n'empêche pas le constructeur d'avoir recours aux dispositions générales visées au point 1.1;
 - c) un espace tel que celui visé au point b) ne sera toutefois pas compté comme une place assise lorsque:
 - i) la banquette comprend des éléments qui empêchent une assise naturelle du mannequin – par exemple: la présence d'une console fixe, d'une surface non rembourrée ou d'un garnissage intérieur interrompant la surface nominale du siège;
 - ii) La forme du plancher situé immédiatement à l'avant d'une place assise présumée (par exemple la présence d'un tunnel) empêche les pieds du mannequin de se positionner naturellement.
- 2.1.4. En ce qui concerne les véhicules visés par la directive 2001/85/CE du Parlement européen et du Conseil du 20 novembre 2001 concernant des dispositions particulières applicables aux véhicules destinés au transport des passagers et comportant, outre le siège du conducteur, plus de huit places assises et modifiant les directives 70/156/CEE et 97/27/CE ⁽¹⁾, la dimension visée au point 2.1.3 b) est alignée sur l'espace minimum requis pour une personne en fonction des diverses classes de véhicules.

⁽¹⁾ JO L 42 du 13.2.2002, p. 1.

- 2.1.5. Lorsque le véhicule est muni d'ancrages pour un siège amovible, ce dernier est compté dans le nombre de places assises.
- 2.1.6. Une surface destinée à accueillir un fauteuil roulant occupé est considérée comme une place assise.
- 2.1.6.1. Cette disposition ne préjuge pas des exigences du point 3.6.1 et du point 3.7 de l'annexe VII de la directive 2001/85/CE.
- 2.2. Masse maximale
- 2.2.1. Dans le cas d'une unité de traction pour semi-remorques, la masse maximale à considérer pour classer le véhicule comprend la masse maximale de la semi-remorque supportée par la sellette d'attelage.
- 2.2.2. Dans le cas d'un véhicule à moteur capable de tracter une remorque à essieu central ou une remorque à timon d'attelage rigide, la masse maximale à considérer pour classer le véhicule à moteur comprend la masse maximale transférée vers le véhicule tracteur par l'attelage.
- 2.2.3. Dans le cas d'une semi-remorque, d'une remorque à essieu central ou d'une remorque à timon d'attelage rigide, la masse maximale à considérer pour classer le véhicule correspond à la masse maximale transmise au sol par les roues d'un essieu ou un groupe d'essieux attelés au véhicule tracteur.
- 2.2.4. Dans le cas d'un dolly, la masse maximale à considérer pour classer le véhicule comprend la masse maximale de la semi-remorque supportée par la sellette d'attelage.
- 2.3. Dispositifs spéciaux
- 2.3.1. Les véhicules essentiellement équipés de dispositifs fixes tels que des machines ou des appareils sont considérés comme appartenant à la catégorie N ou O.
- 2.4. Unités
- 2.4.1. Sauf indication contraire, toute unité de mesure et tout symbole associé est conforme aux dispositions de la directive 80/181/CEE du Conseil ⁽¹⁾.

3. Classification dans les catégories de véhicules

- 3.1. Le constructeur est responsable de la classification d'un type de véhicule dans une catégorie spécifique.

À cette fin, le respect de tous les critères pertinents décrits dans la présente annexe est requis.

- 3.2. L'autorité compétente en matière de réception peut demander au constructeur des informations supplémentaires appropriées dans le but de démontrer qu'un type de véhicule doit être classé dans la catégorie des véhicules à usage spécial dans le groupe spécial ("code SG").

PARTIE A

Critères pour la classification des véhicules

1. Catégories de véhicules

Aux fins de la réception par type européenne et nationale, ainsi qu'aux fins de la réception individuelle, les véhicules sont classés selon la classification suivante:

(Il est entendu que la réception ne peut être octroyée qu'aux catégories visées aux points 1.1.1 à 1.1.3, 1.2.1 à 1.2.3 et 1.3.1 à 1.3.4).

- 1.1. Catégorie M Véhicules à moteur conçus et construits essentiellement pour le transport de personnes et de leurs bagages.
- 1.1.1. Catégorie M₁ Véhicules de la catégorie M, ne comportant pas plus de huit places assises outre le siège du conducteur.

Les véhicules appartenant à la catégorie M₁ ne doivent pas avoir d'espace pour les passagers debout.

Le nombre de places assises peut se limiter à une seule (c'est-à-dire la place du conducteur).

⁽¹⁾ JO L 39 du 15.2.1980, p. 40.

- 1.1.2. Catégorie M₂ Véhicules de la catégorie M, comportant, outre le siège du conducteur, plus de huit places assises et ayant une masse maximale n'excédant pas 5 tonnes.

Les véhicules appartenant à la catégorie M₂ peuvent comporter, outre les places assises, un espace pour des passagers debout.

- 1.1.3. Catégorie M₃ Véhicules de la catégorie M, comportant, outre le siège du conducteur, plus de huit places assises et ayant une masse maximale excédant 5 tonnes.

Les véhicules appartenant à la catégorie M₃ peuvent comporter un espace pour des passagers debout.

- 1.2. Catégorie N Véhicules à moteur conçus et construits essentiellement pour le transport de marchandises.

- 1.2.1. Catégorie N₁ Véhicules de la catégorie N ayant une masse maximale n'excédant pas 3,5 tonnes.

- 1.2.2. Catégorie N₂ Véhicules de la catégorie N ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes, mais n'excédant pas 12 tonnes.

- 1.2.3. Catégorie N₃ Véhicules de la catégorie N ayant une masse maximale excédant 12 tonnes.

- 1.3. Catégorie O Remorques conçues et construites pour le transport de marchandises ou de personnes, ainsi que pour l'hébergement de personnes.

- 1.3.1. Catégorie O₁ Véhicules de la catégorie O ayant une masse maximale n'excédant pas 0,75 tonne.

- 1.3.2. Catégorie O₂ Véhicules de la catégorie O ayant une masse maximale supérieure à 0,75 tonne, mais n'excédant pas 3,5 tonnes.

- 1.3.3. Catégorie O₃ Véhicules de la catégorie O ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes, mais n'excédant pas 10 tonnes.

- 1.3.4. Catégorie O₄ Véhicules de la catégorie O ayant une masse maximale supérieure à 10 tonnes.

2. Sous-catégories de véhicules

2.1. Véhicules hors route

Par "véhicule hors route" on entend un véhicule qui appartient soit à la catégorie M soit à la catégorie N et qui présente des caractéristiques techniques spécifiques permettant son utilisation en dehors des routes normales.

Pour ces catégories de véhicules, la lettre "G" est ajoutée comme suffixe à la lettre et au numéro d'identification de la catégorie de véhicules.

Les critères pour la classification dans la sous-catégorie de véhicules hors route sont définis dans la section 4 de la partie A de la présente annexe.

2.2. Véhicules à usage spécial

- 2.2.1. Par "véhicule à usage spécial", on entend un véhicule de la catégorie M, N ou O ayant des caractéristiques techniques spécifiques lui permettant de remplir une fonction qui requiert des adaptations et/ou des équipements spéciaux.

Pour les véhicules incomplets qui sont destinés à rentrer dans la catégorie des véhicules à usage spécial, la lettre "S" est ajoutée comme suffixe à la lettre et au numéro d'identification de cette catégorie de véhicule.

Les divers types de véhicules à usage spécial sont définis et énumérés à la section 5.

2.3. Véhicule hors route à usage spécial

- 2.3.1. Par "véhicule hors route à usage spécial", on entend un véhicule qui appartient soit à la catégorie M soit à la catégorie N et qui présente les caractéristiques techniques spécifiques visées aux points 2.1 et 2.2.

Pour ces catégories de véhicules, la lettre "G" est ajoutée comme suffixe à la lettre et au numéro d'identification de la catégorie de véhicule.

En outre, pour les véhicules incomplets qui sont destinés à rentrer dans la sous-catégorie des véhicules à usage spécial, la lettre "S" est ajoutée comme second suffixe.

- 3. Critères pour la classification des véhicules dans la catégorie N**
- 3.1. La classification d'un type de véhicule dans la catégorie N se fonde sur les caractéristiques techniques du véhicule visées aux points 3.2 à 3.6.
- 3.2. En principe, le ou les compartiments où se trouvent toutes les places assises sont complètement séparés de la zone de chargement.
- 3.3. Par dérogation aux exigences du point 3.2, des personnes et marchandises peuvent être transportées dans le même compartiment à condition que la zone de chargement soit équipée de dispositifs de protection conçus pour protéger les passagers contre le déplacement de la cargaison pendant la conduite, notamment en cas de freinage brusque et d'embarquée.
- 3.4. Les dispositifs de protection – dispositifs d'arrimage – destinés à protéger la cargaison comme prévu au point 3.3, ainsi que les systèmes de cloisonnement, destinés aux véhicules n'excédant pas 7,5 tonnes, sont conçus conformément aux dispositions des sections 3 et 4 de la norme ISO 27956: 2009 "Véhicules routiers - Arrimage des charges à bord des camionnettes de livraison - Exigences et méthodes d'essai".
- 3.4.1. Les exigences visées au point 3.4 peuvent être vérifiées par une déclaration de conformité fournie par le constructeur.
- 3.4.2. Comme alternative aux exigences du point 3.4, le constructeur peut démontrer, à la satisfaction de l'autorité compétente en matière de réception, que le niveau de protection des dispositifs de sécurité montés est équivalent à celui prévu dans la norme visée.
- 3.5. Le nombre de places assises, à l'exclusion du siège du conducteur, n'est pas supérieur à:
- a) 6 dans le cas des véhicules de la catégorie N₁;
 - b) 8 dans le cas de véhicules de la catégorie N₂ ou N₃.
- 3.6. Les véhicules présentent une capacité de transport de marchandises égale ou supérieure à la capacité de transport de passagers exprimée en kg.
- 3.6.1. À cette fin, les équations suivantes sont respectées dans toutes les configurations, notamment lorsque toutes les places assises sont occupées:
- a) lorsque $N = 0$:
$$P - M \geq 100 \text{ kg}$$
 - b) lorsque $0 < N \leq 2$:
$$P - (M + N \times 68) \geq 150 \text{ kg};$$
 - c) lorsque $N > 2$:
$$P - (M + N \times 68) \geq N \times 68;$$
- où les lettres ont la signification suivante:
- "P" est la masse en charge maximale techniquement admissible;
- "M" est la masse en ordre de marche;
- "N" est le nombre de places assises, à l'exclusion du siège du conducteur.
- 3.6.2. La masse de l'équipement monté sur le véhicule en vue de contenir des marchandises (par exemple, citerne, carrosserie, etc.), de manipuler des marchandises (par exemple, grue, élévateur, etc.) et de protéger des marchandises (par exemple, dispositifs de protection des charges) est comprise dans M.
- La masse de l'équipement qui n'est pas destiné à l'usage susvisé (tel que compresseur, treuil, générateur électrique, matériel de radiodiffusion, etc.) n'est pas comprise dans M aux fins de l'application de la formule susmentionnée.
- 3.7. Le respect des prescriptions visées aux points 3.2 à 3.6 est requis pour toutes les variantes et versions d'un type de véhicule.
- 3.8. Critères pour la classification des véhicules dans la catégorie N₁

3.8.1. Un véhicule est classé dans la catégorie N_1 lorsque tous les critères requis sont remplis.

Lorsqu'au moins un des critères n'est pas rempli, le véhicule est classé dans la catégorie M_1 .

3.8.2. Outre les critères généraux visés aux points 3.2 à 3.6, le respect des critères définis aux points 3.8.2.1 à 3.8.2.3.5 est requis pour la classification des véhicules dans lesquels une seule unité comprend le compartiment où se trouve le conducteur et la charge (à savoir, la carrosserie "BB").

3.8.2.1. Le fait qu'une paroi ou un cloisonnement, complet ou partiel, soit dressé entre une rangée de sièges et la zone de chargement n'exempt pas de l'obligation de respecter les critères requis.

3.8.2.2. Les critères sont les suivants:

- a) le chargement des marchandises peut s'effectuer par une porte arrière, un hayon ou une porte latérale conçue et construite à cet effet;
- b) dans le cas d'une porte arrière ou d'un hayon, l'ouverture de chargement doit satisfaire aux exigences suivantes:
 - i) dans le cas d'un véhicule équipé d'une seule rangée de sièges ou du siège conducteur uniquement, la hauteur minimale de l'ouverture de chargement est d'au moins 600 mm;
 - ii) dans le cas d'un véhicule équipé d'au moins deux rangées de sièges, la hauteur minimale de l'ouverture de chargement est d'au moins 800 mm et l'ouverture présente une surface d'au moins 12 800 cm²;
- c) La zone de cargaison doit remplir les conditions suivantes:

Par "*zone de cargaison*" on entend la partie du véhicule située derrière la ou les rangées de sièges ou derrière le siège conducteur lorsque le véhicule n'est équipé que d'un siège conducteur;

- i) la surface de chargement de la zone de cargaison est généralement plate;
- ii) lorsque le véhicule est équipé d'une seule rangée de sièges ou seulement d'un siège conducteur, la longueur minimale de la zone de cargaison représente au moins 40 % de l'empattement;
- iii) lorsque le véhicule est équipé d'au moins deux rangées de sièges, la longueur minimale de la zone de cargaison représente au moins 30 % de l'empattement;

lorsque les sièges de la dernière rangée peuvent être aisément retirés du véhicule sans outils spéciaux, les prescriptions concernant la longueur de la zone de cargaison doivent être respectées pour tous les sièges installés dans le véhicule;

- iv) les prescriptions concernant la longueur de la zone de cargaison doivent être respectées lorsque les sièges de la première ou dernière rangée, selon le cas, sont redressés dans leur position normale d'utilisation par les occupants du véhicule.

3.8.2.3. Conditions spécifiques de mesure

3.8.2.3.1. Définitions

- a) Par "*hauteur de l'ouverture de chargement*" on entend la distance verticale entre deux plans horizontaux touchant respectivement le point le plus haut de la partie inférieure de la porte et le point le plus bas de la partie supérieure de la porte;
- b) Par "*surface de l'ouverture de chargement*" on entend la surface la plus grande de la projection orthogonale sur un plan vertical, perpendiculaire à l'axe du véhicule, de l'ouverture maximale permise lorsque la ou les portes arrière ou le hayon sont grand ouverts;
- c) Par "*empattement*" on entend, aux fins de l'application de la formule aux points 3.8.2.2 et 3.8.3.1, la distance entre:
 - i) l'axe de l'essieu avant et l'axe du second essieu dans le cas d'un véhicule à deux essieux, ou
 - ii) l'axe de l'essieu avant et l'axe d'un essieu virtuel situé à une distance égale des deuxième et troisième essieux dans le cas d'un véhicule à trois essieux.

3.8.2.3.2. Réglage du siège

- a) les sièges sont réglés dans leur position arrière extrême;
- b) le dossier, s'il est réglable, est réglé de façon à recevoir la machine tridimensionnelle point H à un angle de torse de 25 degrés;
- c) le dossier, s'il n'est pas réglable, reste dans la position prévue par le constructeur du véhicule;
- d) lorsque le siège est réglable en hauteur, il est réglé à sa position la plus basse.

3.8.2.3.3. Conditions relatives au véhicule

- a) le véhicule est dans un état de chargement correspondant à sa masse maximale;
- b) les roues du véhicule sont orientées vers l'avant en ligne droite.

3.8.2.3.4. Les prescriptions du point 3.8.2.3.2 ne s'appliquent pas lorsque le véhicule est équipé d'une paroi ou d'un cloisonnement.

3.8.2.3.5. Mesure de la longueur de la zone de cargaison

- a) Lorsque le véhicule n'est pas équipé d'une paroi ou d'un cloisonnement, la longueur est mesurée depuis un plan vertical tangent au point arrière le plus extérieur du haut du dossier jusqu'au plan intérieur arrière ou à la porte ou au hayon, en position fermée;
- b) lorsque le véhicule est équipé d'une paroi ou d'un cloisonnement, la longueur est mesurée depuis un plan vertical tangent au point arrière le plus extérieur du cloisonnement ou de la paroi jusqu'au plan intérieur arrière ou à la porte ou au hayon, en position fermée;
- c) les prescriptions concernant la longueur doivent être respectées au moins sur une ligne horizontale située dans le plan vertical longitudinal passant par l'axe du véhicule, au niveau du plancher de chargement.

3.8.3. Outre les critères généraux visés aux points 3.2 à 3.6, les critères définis aux points 3.8.3.1 à 3.8.3.4 doivent être respectés pour la classification des véhicules dans lesquels l'habitacle accueillant le conducteur et la charge ne se trouvent pas dans une seule unité (par exemple, la carrosserie "BE").

3.8.3.1. Lorsque le véhicule est équipé d'une carrosserie de type caisson, les dispositions suivantes s'appliquent:

- a) le chargement des marchandises peut s'effectuer par une porte arrière, un hayon, un panneau ou tout autre moyen;
- b) la hauteur minimale de l'ouverture de chargement est d'au moins 800 mm et l'ouverture présente une surface d'au moins 12 800 cm²;
- c) la longueur minimale de la zone de cargaison représente au moins 40 % de l'empattement.

3.8.3.2. Lorsque le véhicule est muni d'une zone de cargaison de type ouvert, seules les dispositions visées aux points a) et c) du point 3.8.3.1. s'appliquent.

3.8.3.3. Pour l'application des dispositions visées au point 3.8.3, les définitions du point 3.8.2 s'appliquent mutatis mutandis.

3.8.3.4. Néanmoins, les prescriptions concernant la longueur doivent être respectées sur une ligne horizontale située dans le plan vertical longitudinal passant par l'axe du véhicule, au niveau du plancher de chargement.

4. Critères pour la classification des véhicules dans la sous-catégorie des véhicules hors route

4.1. Les véhicules M₁ or N₁ sont classés dans la sous-catégorie des véhicules hors route s'ils satisfont simultanément aux conditions suivantes:

- a) être pourvus au moins d'un essieu avant et au moins d'un essieu arrière conçus pour être simultanément moteurs, que la motricité d'un essieu puisse être débrayée ou non,
- b) être pourvus d'au moins un mécanisme de blocage du différentiel ou d'un mécanisme assurant une fonction similaire,
- c) être capable de gravir une pente de 25 % calculée pour un véhicule sans remorque,
- d) remplir cinq des six conditions suivantes:
 - i) angle d'attaque minimal de 25 degrés,
 - ii) angle de fuite minimal de 20 degrés,

- iii) angle de rampe minimal de 20 degrés,
 - iv) garde au sol minimale sous l'essieu avant de 180 millimètres,
 - v) garde au sol minimale sous l'essieu arrière de 180 millimètres,
 - vi) garde au sol minimale entre les essieux de 200 millimètres.
- 4.2. Les véhicules appartenant à la catégorie M₂, N₂ ou M₃ dont la masse maximale n'excède pas 12 tonnes sont classés dans la sous-catégorie des véhicules hors route s'ils satisfont à la condition indiquée au point a) ou aux deux conditions indiquées aux points b) et c):
- a) tous leurs essieux sont simultanément moteurs, que la motricité d'un ou de plusieurs essieux puisse être débrayée ou non,
 - b)
 - i) au moins un essieu avant et au moins un essieu arrière sont conçus pour être simultanément moteurs, que la motricité d'un essieu puisse être débrayée ou non,
 - ii) ils sont pourvus d'au moins un mécanisme de blocage du différentiel ou d'un mécanisme assurant une fonction similaire,
 - iii) ils peuvent gravir une pente de 25 % calculée pour un véhicule sans remorque,
 - c) ils satisfont au moins à cinq des six conditions suivantes si leur masse maximale n'excède pas 7,5 tonnes et au moins à quatre d'entre elles si leur masse maximale excède 7,5 tonnes:
 - i) angle d'attaque minimal de 25 degrés,
 - ii) angle de fuite minimal de 25 degrés,
 - iii) angle de rampe minimal de 25 degrés,
 - iv) garde au sol minimale sous l'essieu avant de 250 millimètres,
 - v) garde au sol minimale entre les essieux de 300 millimètres,
 - vi) garde au sol minimale sous l'essieu arrière de 250 millimètres.
- 4.3. Les véhicules appartenant à la catégorie M₂ ou N₃ dont la masse maximale excède 12 tonnes sont classés dans la sous-catégorie des véhicules hors route s'ils satisfont à la condition indiquée au point a) ou aux deux conditions indiquées aux points b) et c):
- a) tous leurs essieux sont simultanément moteurs, que la motricité d'un ou de plusieurs essieux puisse être débrayée ou non,
 - b)
 - i) au moins la moitié des essieux (ou deux essieux sur trois dans le cas d'un véhicule à trois essieux et mutatis mutandis dans le cas d'un véhicule à cinq essieux) sont conçus pour être simultanément moteurs, que la motricité d'un essieu puisse être débrayée ou non,
 - ii) ils sont pourvus d'au moins un mécanisme de blocage du différentiel ou d'un mécanisme assurant une fonction similaire,
 - iii) ils peuvent gravir une pente de 25 % calculée pour un véhicule sans remorque,
 - c) ils remplissent au moins quatre des six conditions suivantes:
 - i) angle d'attaque minimal de 25 degrés,
 - ii) angle de fuite minimal de 25 degrés,
 - iii) angle de rampe minimal de 25 degrés,
 - iv) garde au sol minimale sous l'essieu avant de 250 millimètres,
 - v) garde au sol minimale entre les essieux de 300 millimètres,
 - vi) garde au sol minimale sous l'essieu arrière de 250 millimètres.
- 4.4. La procédure de vérification du respect des dispositions géométriques visées dans cette partie est définie à l'appendice 1.

5. Véhicules à usage spécial

	Nom	Code	Définition
5.1.	Autocaravane	SA	un véhicule de catégorie M conçu pour pouvoir servir de logement et dont le compartiment habitable comprend au moins les équipements suivants: a) des sièges et une table, b) des couchettes obtenues en convertissant les sièges, c) un coin cuisine, d) des espaces de rangement. Ces équipements doivent être inamovibles. Toutefois, la table peut être conçue pour être facilement escamotable.
5.2.	Véhicule blindé	SB	un véhicule destiné à la protection des passagers et/ou des marchandises transportées muni de blindage pare-balles.
5.3.	Ambulance	SC	un véhicule de la catégorie M destiné au transport de personnes malades ou blessées et spécialement équipé à cette fin. L'espace réservé aux patients est conforme aux spécifications techniques de la norme EN 1789: 2007 relative aux "Véhicules de transports sanitaires et leurs équipements – ambulances routières", à l'exception de la section 6.5 "Liste d'équipements".
5.4.	Corbillard	SD	un véhicule de la catégorie M destiné au transport des défunts et spécialement équipé à cette fin.
5.5.	Véhicule accessible en fauteuil roulant	SH	un véhicule de catégorie M ₁ construit ou modifié spécialement de manière à recevoir, pour leur transport sur route, une ou plusieurs personnes en fauteuil roulant.
5.6.	Caravane	SE	un véhicule de la catégorie O telle que définie au point 3.2.1.3 de la norme ISO 3833: 1977.
5.7.	Grue mobile	SF	un véhicule de la catégorie N ₃ non équipé pour le transport de marchandises et muni d'une grue dont le couple de levage est égal ou supérieur à 400 kNm.
5.8.	Groupe spécial	SG	un véhicule à usage spécial qui n'entre dans aucune des définitions mentionnées dans la présente section.
5.9.	Dolly	SJ	un véhicule de la catégorie O équipé d'une sellette d'attelage pour supporter une semi-remorque en vue de convertir cette dernière en une remorque.
5.10.	Remorque de transport de cargaison exceptionnelle	SK	un véhicule de la catégorie O ₄ destiné au transport de chargements indivisibles faisant l'objet de restrictions en matière de vitesse et de trafic en raison de ses dimensions. Ce terme recouvre également les remorques modulaires hydrauliques quel que soit le nombre de modules.

6. Observations

- 6.1. La réception n'est pas accordée aux engins suivants:
- les dolly tels que définis à la section 5 de la partie A de la présente annexe;
 - les remorques à timon d'attelage rigide telles que définies à la section 4 de la partie C de la présente annexe;
 - les remorques qui, lorsqu'elles circulent sur la route, peuvent transporter des personnes.
- 6.2. Le paragraphe 6.1 ne préjuge pas des dispositions de l'article 23 relatives à la réception nationale par type des véhicules produits en petites séries.

PARTIE B

Critères pour les types de véhicules, les variantes et les versions

1. Catégorie M₁

1.1. Type de véhicule

- 1.1.1. On entend par "type de véhicule" des véhicules ayant en commun toutes les caractéristiques suivantes:

- a) le nom de la société du constructeur.

Une modification de la forme juridique de la propriété de la société ne requiert pas l'octroi d'une nouvelle réception;

- b) la conception et l'assemblage des pièces essentielles de la structure de la carrosserie dans le cas d'une structure autoportante.

cette disposition s'applique mutatis mutandis aux véhicules dont la carrosserie est boulonnée ou soudée à un cadre distinct;

- c) dans le cas de véhicules construits en plusieurs étapes, le constructeur et le type du véhicule de l'étape antérieure.

1.1.2. Par dérogation aux exigences du point 1.1.1. b), lorsque le constructeur utilise la partie plancher de la structure de la carrosserie ainsi que les éléments constitutifs essentiels formant la partie avant de la structure de la carrosserie située directement devant le pare-brise, dans la construction de différents types de carrosserie (par exemple, une limousine ou un coupé), ces véhicules peuvent être considérés comme appartenant au même type. La preuve en est apportée par le constructeur.

1.1.3. Un type se compose d'au moins une variante et une version.

1.2. Variante

1.2.1. On entend par "variante" à l'intérieur d'un type de véhicule les véhicules ayant en commun toutes les caractéristiques de construction suivantes:

- a) le nombre de portes latérales ou le type de carrosserie tel que défini à la section 1 de la partie C lorsque le constructeur utilise le critère du point 1.1.2;
- b) le moteur concernant les caractéristiques de construction suivantes:
- i) type d'alimentation en énergie (moteur à combustion interne, moteur électrique ou autre);
 - ii) le principe de fonctionnement (allumage commandé, allumage par compression ou autre);
 - iii) le nombre et la disposition des cylindres dans le cas d'un moteur à combustion interne (L4, V6 ou autre);
- c) le nombre d'essieux;
- d) le nombre et l'interconnexion des essieux moteurs;
- e) le nombre d'essieux directeurs;
- f) le stade d'achèvement (par exemple, complet/incomplet).

1.3. Version

1.3.1. On entend par "version" à l'intérieur d'une variante les véhicules ayant en commun toutes les caractéristiques suivantes:

- a) la masse en charge maximale techniquement admissible;
- b) la cylindrée dans le cas de moteurs à combustion interne;
- c) la puissance de sortie maximale du moteur ou la puissance nominale continue maximale (moteur électrique);
- d) la nature du combustible (essence, diesel, GPL, bi-carburant ou autre);
- e) le nombre maximal de places assises;
- f) le niveau sonore du véhicule en marche;
- g) le niveau des émissions d'échappement (par exemple, Euro 5, Euro 6 ou autre);
- h) les émissions de CO₂ combinées, conditions mixtes ou pondérées;
- i) la consommation d'énergie électrique (pondérée, conditions mixtes);
- j) la consommation de carburant en conditions mixtes, conditions mixtes ou pondérée;
- k) l'existence d'un ensemble unique de technologies innovantes, aux termes de l'article 12 du règlement (CE) n° 443/2009 ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ JO L 140, 5.6.2009, p. 1.

2. Catégories M₂ et M₃

2.1. Type de véhicule

2.1.1. On entend par "type de véhicule" des véhicules ayant en commun toutes les caractéristiques suivantes:

- a) le nom de la société du constructeur.
Une modification de la forme juridique de la propriété de la société ne requiert pas l'octroi d'une nouvelle réception;
- b) la catégorie;
- c) les caractéristiques essentielles suivantes de construction et de conception:
 - i) la conception et la construction des éléments essentiels formant le châssis;
 - ii) la conception et la construction des éléments essentiels formant la structure de la carrosserie dans le cas d'une structure autoportante;
- d) Le nombre d'étages (véhicule à un ou deux étages);
- e) le nombre de sections (rigides/articulées);
- f) le nombre d'essieux;
- g) le mode d'alimentation en énergie (embarqué ou non embarqué);
- h) dans le cas de véhicules construits en plusieurs étapes, le constructeur et le type du véhicule de l'étape antérieure.

2.1.2. Un type se compose d'au moins une variante et une version.

2.2. Variante

2.2.1. On entend par "variante" à l'intérieur d'un type de véhicule les véhicules ayant en commun toutes les caractéristiques de construction suivantes:

- a) le type de carrosserie défini à la section 2 de la partie C;
- b) la classe ou combinaison de classes de véhicules telle que définie au point 2.1.1 de l'annexe I de la directive 2001/85/CE (uniquement dans le cas de véhicules complets et complétés);
- c) le stade d'achèvement (par exemple, complet/incomplet);
- d) le moteur concernant les caractéristiques de construction suivantes:
 - i) type d'alimentation en énergie (moteur à combustion interne, moteur électrique ou autre);
 - ii) le principe de fonctionnement (allumage commandé, allumage par compression ou autre);
 - iii) le nombre et la disposition des cylindres dans le cas d'un moteur à combustion interne (L6, V8 ou autre);

2.3. Version

2.3.1. On entend par "version" à l'intérieur d'une variante les véhicules ayant en commun toutes les caractéristiques suivantes:

- a) la masse en charge maximale techniquement admissible;
- b) la capacité ou l'incapacité d'un véhicule à tracter une remorque;
- c) la cylindrée dans le cas de moteurs à combustion interne;
- d) la puissance de sortie maximale du moteur ou la puissance nominale continue maximale (moteur électrique);
- e) la nature du combustible (essence, diesel, GPL, bi-carburant ou autre);
- f) le niveau sonore du véhicule en marche;
- g) le niveau des émissions d'échappement (par exemple, Euro IV, Euro V ou autre);

3. Catégorie N₁

3.1. Type de véhicule

3.1.1. On entend par "type de véhicule" des véhicules ayant en commun toutes les caractéristiques suivantes:

- a) le nom de la société du constructeur.
Une modification de la forme juridique de la propriété de la société ne requiert pas l'octroi d'une nouvelle réception;

- b) la conception et l'assemblage des pièces essentielles de la structure de la carrosserie dans le cas d'une structure autoportante;
 - c) la conception et la construction des éléments essentiels formant le châssis dans le cas d'une structure non autoportante;
 - d) dans le cas de véhicules construits en plusieurs étapes, le constructeur et le type du véhicule de l'étape antérieure.
- 3.1.2. Par dérogation aux exigences du point 3.1.1 b), lorsque le constructeur utilise la partie plancher de la structure de la carrosserie ainsi que les éléments constitutifs essentiels formant la partie avant de la structure de la carrosserie située directement devant le pare-brise, dans la construction de différents types de carrosserie (par exemple, camionnette et châssis-cabine, différents empattements et différentes hauteurs de toit), ces véhicules peuvent être considérés comme appartenant au même type. La preuve en est apportée par le constructeur.
- 3.1.3. Un type se compose d'au moins une variante et une version.
- 3.2. Variante
- 3.2.1. On entend par "variante" à l'intérieur d'un type de véhicule les véhicules ayant en commun toutes les caractéristiques de construction suivantes:
- a) le nombre de portes latérales ou le type de carrosserie tel que défini à la section 3 de la partie C (pour les véhicules complets et complétés) lorsque le constructeur utilise le critère du point 3.1.2;
 - b) le stade d'achèvement (par exemple, complet/incomplet);
 - c) le moteur concernant les caractéristiques de construction suivantes:
 - i) type d'alimentation en énergie (moteur à combustion interne, moteur électrique ou autre);
 - ii) le principe de fonctionnement (allumage commandé, allumage par compression ou autre);
 - iii) le nombre et la disposition des cylindres dans le cas d'un moteur à combustion interne (L6, V8 ou autre);
 - d) le nombre d'essieux;
 - e) le nombre et l'interconnexion des essieux moteurs;
 - f) le nombre d'essieux directeurs;
- 3.3. Version
- 3.3.1. On entend par "version" à l'intérieur d'une variante les véhicules ayant en commun toutes les caractéristiques suivantes:
- a) la masse en charge maximale techniquement admissible;
 - b) la cylindrée dans le cas de moteurs à combustion interne;
 - c) la puissance de sortie maximale du moteur ou la puissance nominale continue maximale (moteur électrique);
 - d) la nature du combustible (essence, diesel, GPL, bi-carburant ou autre);
 - e) le nombre maximal de places assises;
 - f) le niveau sonore du véhicule en marche;
 - g) le niveau des émissions d'échappement (par exemple, Euro 5, Euro 6 ou autre);
 - h) les émissions de CO₂ combinées, conditions mixtes ou pondérées;
 - i) la consommation d'énergie électrique (pondérée, conditions mixtes);
 - j) la consommation de carburant en conditions mixtes, conditions mixtes ou pondérée.
4. **Catégories N₂ et N₃**
- 4.1. Type de véhicule
- 4.1.1. On entend par "type de véhicule" des véhicules ayant en commun toutes les caractéristiques essentielles suivantes:
- a) le nom de la société du constructeur.
Une modification de la forme juridique de la propriété de la société ne requiert pas l'octroi d'une nouvelle réception;
 - b) la catégorie;
 - c) la conception et la construction du châssis communes à une ligne de produits;
 - d) le nombre d'essieux;
 - e) dans le cas de véhicules construits en plusieurs étapes, le constructeur et le type du véhicule de l'étape antérieure.
- 4.1.2. Un type se compose d'au moins une variante et une version.

4.2. Variante

4.2.1. On entend par "variante" à l'intérieur d'un type de véhicule les véhicules ayant en commun toutes les caractéristiques de construction suivantes:

- a) la structure de la carrosserie ou le type de carrosserie visé à la section 3 de la partie C et à l'appendice 2 (uniquement pour véhicules complets et complétés);
- b) le stade d'achèvement (par exemple, complet/incomplet);
- c) le moteur concernant les caractéristiques de construction suivantes:
 - i) type d'alimentation en énergie (moteur à combustion interne, moteur électrique ou autre);
 - ii) le principe de fonctionnement (allumage commandé, allumage par compression ou autre);
 - iii) le nombre et la disposition des cylindres dans le cas d'un moteur à combustion interne (L6, V8 ou autre);
- d) le nombre et l'interconnexion des essieux moteurs;
- e) le nombre d'essieux directeurs;

4.3. Version

4.3.1. On entend par "version" à l'intérieur d'une variante les véhicules ayant en commun toutes les caractéristiques suivantes:

- a) la masse en charge maximale techniquement admissible;
- b) la capacité ou l'incapacité à tracter une remorque comme suit:
 - i) une remorque non freinée;
 - ii) une remorque équipée d'un système de freinage par inertie, tel que défini au point 2.12 du règlement n° 13 de la CEE-ONU;
 - iii) une remorque équipée d'un système de freinage continu ou semi-continu, tel que défini aux points 2.9 et 2.10 du règlement n° 13 de la CEE-ONU;
 - iv) une remorque de la catégorie O₄ qui donne une masse maximale de l'ensemble n'excédant pas 44 tonnes;
 - v) une remorque de la catégorie O₄ qui donne une masse maximale de l'ensemble excédant 44 tonnes;
- c) la cylindrée du moteur;
- d) la puissance de sortie maximale du moteur;
- e) la nature du combustible (essence, diesel, GPL, bi-carburant ou autre);
- f) le niveau sonore du véhicule en marche;
- g) le niveau des émissions d'échappement (par exemple, Euro IV, Euro V ou autre);

5. Catégories O₁ et O₂

5.1. Type de véhicule

5.1.1. On entend par "type de véhicule" des véhicules ayant en commun toutes les caractéristiques suivantes:

- a) le nom de la société du constructeur.

Une modification de la forme juridique de la propriété de la société ne requiert pas l'octroi d'une nouvelle réception;

- b) la catégorie;
- c) le concept tel que défini à la section 4 de la partie C;

- d) les caractéristiques essentielles suivantes de construction et de conception:
 - i) la conception et la construction des éléments essentiels formant le châssis;
 - ii) la conception et la construction des éléments essentiels formant la structure de la carrosserie dans le cas d'une structure autoportante;
 - e) le nombre d'essieux;
 - f) dans le cas de véhicules construits en plusieurs étapes, le constructeur et le type du véhicule de l'étape antérieure.
- 5.1.2. Un type se compose d'au moins une variante et une version.
- 5.2. Variante
- 5.2.1. On entend par "variante" à l'intérieur d'un type de véhicule les véhicules ayant en commun toutes les caractéristiques de construction suivantes:
- a) le type de carrosserie visé à l'appendice 2 (pour les véhicules complets et complétés);
 - b) le stade d'achèvement (par exemple, complet/incomplet);
 - c) le type de système de freinage (par exemple non freiné/par inertie/commandé).
- 5.3. Version
- 5.3.1. On entend par "version" à l'intérieur d'une variante les véhicules ayant en commun toutes les caractéristiques suivantes:
- a) la masse en charge maximale techniquement admissible;
 - b) le concept de suspension (suspension pneumatique, suspension métallique ou suspension en caoutchouc, barre de torsion ou autre);
 - c) le concept de timon (triangle, tube ou autre).
6. **Catégories O₃ et O₄**
- 6.1. Type de véhicule
- 6.1.1. On entend par "type de véhicule" des véhicules ayant en commun toutes les caractéristiques suivantes:
- a) le nom de la société du constructeur.
Une modification de la forme juridique de la propriété de la société ne requiert pas l'octroi d'une nouvelle réception;
 - b) la catégorie;
 - c) le concept de remorque par rapport aux définitions de la section 4 de la partie C;
 - d) les caractéristiques essentielles suivantes de construction et de conception:
 - i) la conception et la construction des éléments essentiels formant le châssis;
 - ii) la conception et la construction des éléments essentiels formant la structure de la carrosserie dans le cas de remorques munies d'une structure autoportante;
 - e) le nombre d'essieux;
 - f) dans le cas de véhicules construits en plusieurs étapes, le constructeur et le type du véhicule de l'étape antérieure.
- 6.1.2. Un type se compose d'au moins une variante et une version.
- 6.2. Variantes
- 6.2.1. On entend par "variante" à l'intérieur d'un type de véhicule les véhicules ayant en commun toutes les caractéristiques de construction et de conception suivantes:
- a) le type de carrosserie visé à l'appendice 2 (pour les véhicules complets et complétés);
 - b) le stade d'achèvement (par exemple, complet/incomplet);
 - c) le concept de suspension (suspension pneumatique, suspension métallique ou suspension en caoutchouc).
 - d) les caractéristiques techniques suivantes:
 - i) la nature extensible ou non du châssis;
 - ii) la hauteur de la plateforme (normale, surbaissée, à moitié surbaissé, etc.).

6.3. Versions

6.3.1. On entend par "version" à l'intérieur d'une variante les véhicules ayant en commun toutes les caractéristiques suivantes:

- a) la masse en charge maximale techniquement admissible;
- b) les subdivisions ou ensembles de subdivisions visés aux points 3.2 et 3.3 de l'annexe I de la directive 96/53/CE auxquels appartient l'écartement des essieux entre deux essieux consécutifs forment un groupe;
- c) La définition des essieux en ce qui concerne les points suivants:
 - i) essieux relevables (nombre et emplacement),
 - ii) essieux chargeables (nombre et emplacement),
 - iii) essieux directeurs (nombre et emplacement).

7. Prescriptions communes pour toutes les catégories de véhicules

7.1. Lorsqu'un véhicule appartient à plusieurs catégories du fait de sa masse maximale et/ou du nombre de places assises, le constructeur peut choisir d'utiliser les critères de l'une ou l'autre catégorie de véhicules pour la définition des variantes et des versions.

7.1.1. Par exemple:

- a) un véhicule "A" peut être réceptionné en tant que véhicule de catégorie N₁ (3,5 tonnes) et N₂ (4,2 tonnes) par rapport à sa masse maximale. Dans ce cas, les paramètres mentionnés dans la catégorie N₁ peuvent également être utilisés pour le véhicule appartenant à la catégorie N₂ (ou vice versa);
- b) un véhicule "B" peut être réceptionné en tant que véhicule des catégories M₁ et M₂ par rapport au nombre de places assises (7+1 ou 10+1). Les paramètres mentionnés dans la catégorie M₁ peuvent également être utilisés pour le véhicule appartenant à la catégorie M₂ (ou vice versa).

7.2. Un véhicule de catégorie N peut être réceptionné en fonction des dispositions requises pour la catégorie M₁ ou M₂, selon le cas, lorsqu'il est prévu de le convertir en véhicule de cette catégorie à l'étape suivante d'une procédure de réception par type multiétape.

7.2.1. Cette option n'est permise que pour les véhicules incomplets.

Ces véhicules sont identifiés par un code de variante précis fourni par le constructeur du véhicule de base.

7.3. Désignations du type, de la variante et de la version

7.3.1. Le constructeur attribue à chaque type, variante et version de véhicule un code alphanumérique composé de caractères latins et/ou de chiffres arabes.

L'usage de parenthèses et de traits d'union est permis dans la mesure où ils ne remplacent pas une lettre ou un chiffre.

7.3.2. L'intégralité du code est désignée comme suit: Type-Variante-Version ou "TVV".

7.3.3. Le TVV identifie de façon claire et sans équivoque une combinaison unique de caractéristiques techniques par rapport aux critères définis à la partie B de la présente annexe.

7.3.4. Un même constructeur peut utiliser le même code afin de définir un type de véhicule lorsque ce dernier tombe dans deux ou plusieurs catégories.

7.3.5. Un même constructeur ne peut utiliser le même code pour définir un type de véhicule pour plus d'une réception par type dans la même catégorie de véhicule.

7.4. Nombre de caractères pour le TVV

7.4.1. Le nombre de caractères n'excède pas:

- a) 15 pour le code du type de véhicule;
- b) 25 pour le code d'une variante;
- c) 35 pour le code d'une version;

7.4.2. Le "TVV" alphanumérique complet ne contient pas plus de 75 caractères.

7.4.3. Lorsque le TVV est utilisé dans son intégralité, un espace est inséré entre le type, la variante et la version.

Exemple de TVV: 159AF[...espace]0054[...espace]977K(BE).

PARTIE C

Définitions des types de carrosserie**0. Général**

- 0.1. Le type de carrosserie visé à la section 9 de l'annexe I et à la partie 1 de l'annexe III, ainsi que le code de carrosserie visé au point 38 de l'annexe IX est indiqué par codification.

La liste des codes s'applique avant tout aux véhicules complets et complétés.

- 0.2. En ce qui concerne les véhicules de la catégorie M, le code du type de carrosserie se compose de deux lettres, comme précisé aux sections 1 et 2.
- 0.3. En ce qui concerne les véhicules des catégories N et O, le code du type de carrosserie se compose de deux lettres, comme précisé aux sections 3 et 4.
- 0.4. Si nécessaire (notamment pour les types de carrosserie visés respectivement aux points 3.1 et 3.6 et aux points 4.1 à 4.4), ils sont complétés de deux chiffres.
- 0.4.1. La liste des chiffres figure à l'appendice 2 de la présente annexe.
- 0.5. Pour les véhicules à usage spécial, le code du type de carrosserie à utiliser est relié à la catégorie de véhicule.

1. Véhicules appartenant à la catégorie M₁

Réf.	Code	Nom	Définition
1.1.	AA	Berline	Un véhicule défini au point 3.1.1.1 de la norme ISO 3833-1977 comportant au moins quatre fenêtres latérales.
1.2.	AB	Voiture à hayon arrière	une berline telle que définie sous 1.1 dotée d'un hayon à l'arrière du véhicule.
1.3.	AC	Break (familiale)	un véhicule défini au point 3.1.1.4 de la norme ISO 3833-1977.
1.4.	AD	Coupé	un véhicule défini au point 3.1.1.5 de la norme ISO 3833-1977.
1.5.	AE	Cabriolet	un véhicule défini au point 3.1.1.6 de la norme ISO 3833-1977. Un cabriolet peut toutefois ne pas avoir de porte.
1.6.	AF	Véhicule à usages multiples	un véhicule autre que ceux visés sous AG et sous AA à AE et destiné au transport de personnes et de leurs bagages ou, occasionnellement, des marchandises, dans un compartiment unique.
1.7.	AG	Break (commercial)	un véhicule défini au point 3.1.1.4.1 de la norme ISO 3833-1977. Le compartiment à bagage doit toutefois être entièrement séparé de l'habitacle. En outre, il n'est pas nécessaire que le point de référence de la position du siège du conducteur soit à au moins 750 mm au-dessus de la surface d'appui du véhicule.

2. Véhicules appartenant à la catégorie M₂ ou M₃

Réf.	Code	Nom	Définition
2.1.	CA	Véhicule sans impériale	un véhicule dont les compartiments destinés aux passagers sont agencés sur un seul niveau ou de telle sorte qu'ils ne constituent pas deux niveaux superposés;
2.2.	CB	Véhicule à impériale	un véhicule défini au point 2.1.6 de l'annexe I de la directive 2001/85/CE;
2.3.	CC	Véhicule sans impériale articulé	un véhicule défini au point 2.1.3 de l'annexe I de la directive 2001/85/CE, sans impériale;
2.4.	CD	Véhicule à impériale articulé	un véhicule défini au point 2.1.3.1 de l'annexe I de la directive 2001/85/CE;

Réf.	Code	Nom	Définition
2.5.	CE	Véhicule surbaissé sans impériale	un véhicule défini au point 2.1.4 de l'annexe I de la directive 2001/85/CE, sans impériale;
2.6.	CF	Véhicule surbaissé à impériale	un véhicule défini au point 2.1.4 de l'annexe I de la directive 2001/85/CE, à impériale;
2.7.	CG	Véhicule articulé surbaissé sans impériale	un véhicule qui combine les caractéristiques techniques des entrées 2.3 et 2.5;
2.8.	CH	Véhicule articulé surbaissé à impériale	un véhicule qui combine les caractéristiques techniques des entrées 2.4 et 2.6;
2.9.	CI	Véhicule sans impériale à toit ouvert	un véhicule à toit partiel ou sans toit;
2.10.	CJ	Véhicule à impériale à toit ouvert	un véhicule sans toit sur tout ou partie de son impériale;
2.11.	CX	Châssis d'autobus	un véhicule incomplet uniquement muni de longerons de cadre de châssis ou d'un faisceau tubulaire, d'un système de propulsion et d'essieux, destiné à être complété d'une carrosserie, et adapté aux besoins du transporteur.

3. Véhicules à moteur de la catégorie N₁, N₂ ou N₃

Réf.	Code	Nom	Définition
3.1.	BA	Camion	un véhicule conçu et construit exclusivement ou principalement pour le transport de marchandises. Il peut aussi tracter une remorque.
3.2.	BB	Camionnette	un camion dont le compartiment du conducteur et la zone de cargaison se trouvent dans une seule unité;
3.3.	BC	Unité de traction pour semi-remorque	un véhicule de traction conçu et construit exclusivement ou principalement pour tracter des semi-remorques;
3.4.	BD	Tracteur routier	un véhicule de traction conçu et construit exclusivement ou principalement pour tracter des remorques autres que des semi-remorques;
3.5.	BE	Camion pick-up	un véhicule dont la masse maximale n'excède pas 3 500 kg et dans lequel les places assises et la zone de cargaison ne se trouvent pas dans un compartiment unique;
3.6.	BX	Châssis-cabine ou châssis-capot	un véhicule incomplet uniquement muni d'une cabine (complète ou partielle), de longerons de cadre de châssis, d'un système de propulsion et d'essieux, destiné à être complété d'une carrosserie, et adapté aux besoins du transporteur.

4. Véhicules de la catégorie O

Réf.	Code	Nom	Définition
4.1.	DA	Semi-remorque	Une remorque conçue et construite pour être attelée à une unité de traction ou à un dolly et pour transmettre une charge verticale importante au véhicule de traction ou au dolly. L'attelage à utiliser pour un véhicule combiné comprend un pivot et une sellette d'attelage.
4.2.	DB	Remorque à timon d'attelage	une remorque munie d'au moins deux essieux, dont au moins un est un essieu directeur: a) équipé d'un dispositif d'attelage qui a une mobilité verticale (par rapport à la remorque) et b) qui transmet au véhicule de traction moins de 100 daN de charge verticale statique.

Réf.	Code	Nom	Définition
4.3.	DC	Remorque à essieu central	une remorque dont le ou les essieux sont situés près du centre de gravité du véhicule (lorsqu'il est chargé de façon uniformément répartie) de sorte que seule une faible charge statique verticale ne dépassant pas 10 % de la charge correspondant à la masse maximale de la remorque, ou une charge de 1 000 daN (retenir la plus faible des deux), soit transmise au véhicule tracteur.
4.4.	DE	Remorque à timon d'attelage rigide	<p>une remorque équipée d'un essieu ou d'un groupe d'essieux muni d'un timon qui, en raison de sa construction, transmet au véhicule de traction une charge statique n'excédant pas 4 000 daN et qui ne rentre pas dans la définition d'une remorque à essieu central.</p> <p>L'attelage à utiliser pour un véhicule combiné ne consiste pas en un pivot et une sellette d'attelage.</p>

Appendice 1

Procédure à suivre pour vérifier si un véhicule peut être classé dans la catégorie de véhicule hors route**0. Général**

- 0.1. Aux fins de la classification d'un véhicule dans la catégorie de véhicule hors route, la procédure décrite dans le présent appendice s'applique.

1. Conditions d'essai pour les mesures géométriques

- 1.1. Les véhicules appartenant à la catégorie M1 ou N1 sont sans chargement, avec un mannequin d'homme du 50^e percentile installé sur le siège du conducteur, et avec fluide de refroidissement, lubrifiants, carburant, outillage et roue de secours (si ces derniers sont livrés de série par le constructeur).

Le mannequin peut être remplacé par un dispositif similaire ayant la même masse.

- 1.2. Les véhicules autres que ceux visés au point 1.1 sont chargés jusqu'à leur masse en charge maximale techniquement admissible.

La répartition de la masse sur les essieux est la plus défavorable par rapport aux critères à respecter.

- 1.3. Un véhicule représentatif du type est présenté au service technique dans les conditions visées au point 1.1 ou 1.2. Le véhicule est à l'arrêt, les roues dirigées vers l'avant.

Le sol sur lequel les mesures sont effectuées est aussi plat et horizontal (inclinaison maximale de 0,5 %) que possible.

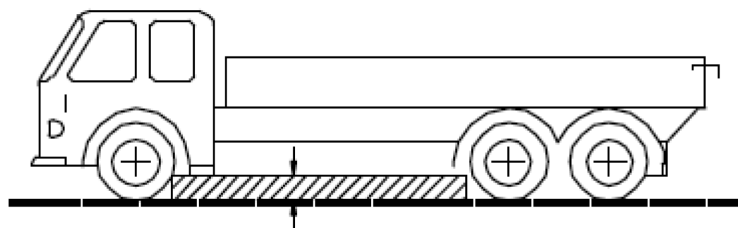
2. Mesure des angles d'attaque, de fuite et de rampe

- 2.1. L'angle d'attaque est mesuré conformément au point 6.10 de la norme ISO 612: 1978.
- 2.2. L'angle de fuite est mesuré conformément au point 6.11 de la norme ISO 612: 1978.
- 2.3. L'angle de rampe est mesuré conformément au point 6.9 de la norme ISO 612: 1978.
- 2.4. Lorsque l'angle de fuite est mesuré, les dispositifs de protection arrière contre l'encastrement qui sont ajustables en hauteur peuvent être mis dans la position supérieure.
- 2.5. La prescription du point 2.4 n'est pas à interpréter comme imposant que le véhicule de base soit équipé en série d'un dispositif de protection arrière contre l'encastrement. Néanmoins, le constructeur du véhicule de base informe le constructeur de la prochaine étape que le véhicule doit être conforme aux prescriptions sur l'angle de fuite lorsqu'il est équipé d'un dispositif de protection arrière contre l'encastrement.

3. Mesure de la garde au sol

- 3.1. Garde au sol entre les essieux
- 3.1.1. On entend par "garde au sol entre les essieux" la plus petite distance entre le plan d'appui et le point fixe le plus bas du véhicule.

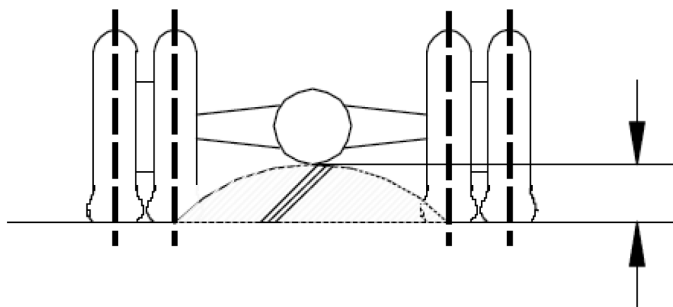
Pour l'application de la définition, il est tenu compte de la distance entre le dernier essieu d'un groupe d'essieux avant et le premier essieu d'un groupe d'essieux arrière.



3.1.2. Aucune partie rigide du véhicule ne doit déborder dans le segment hachuré du graphique.

3.2. Garde au sol sous un essieu

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



3.2.2. Le cas échéant, la mesure de la garde au sol est réalisée sur chacun des essieux d'un groupe d'essieux.

4. Capacité à gravir une pente

4.1. Par "capacité à gravir une pente" on entend la capacité d'un véhicule à gravir une pente.

4.2. Aux fins de vérifier la capacité d'un véhicule incomplet ou complet de la catégorie M₂, M₃, N₂ and N₃, il est procédé à un essai.

4.3. Cet essai est réalisé par le service technique sur un véhicule représentatif du type à soumettre à l'essai.

4.4. À la demande du constructeur et dans les conditions visées à l'annexe XVI, la capacité d'un type de véhicule à gravir une pente peut être démontrée par un essai virtuel.

5. Conditions d'essai et critères de réussite/d'échec

5.1. Jusqu'au 31 octobre 2014, les conditions énoncées à la section 7.5 de l'annexe I de la directive 97/27/CE s'appliquent.

À compter du 1^{er} novembre 2014, les conditions d'essai adoptées en vertu du règlement (CE) n° 661/2009 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁾ conformément à son article 14 s'appliquent.

5.2. Le véhicule gravit la pente à une vitesse constante, sans glissement de roue, longitudinalement ou latéralement.

⁽¹⁾ JO L 200 du 31.7.2009, p. 1.

Appendice 2

Chiffres utilisés pour compléter les codes à utiliser pour divers types de carrosserie

- 01 Plate-forme;
 - 02 Ridelle rabattable;
 - 03 Fourgon;
 - 04 Carrosserie aménagée au moyen de cloisons isolées et d'équipements d'isolation pour maintenir la température intérieure;
 - 05 Carrosserie aménagée au moyen de cloisons isolées mais pas d'équipements pour maintenir la température intérieure;
 - 06 Bâchés;
 - 07 Carrosserie amovible (superstructure interchangeable);
 - 08 Porte-conteneur;
 - 09 Véhicules équipés d'une grue à crochet;
 - 10 Benne basculante;
 - 11 Citerne;
 - 12 Citerne destinée au transport de marchandises dangereuses;
 - 13 Bétaillère;
 - 14 Transporteur de véhicules;
 - 15 Bétonneuse;
 - 16 Véhicule pompe à béton;
 - 17 Transporteur de bois;
 - 18 Benne à ordures ménagères;
 - 19 Balayeuse, véhicules de nettoyage et véhicules de curage de canalisations;
 - 20 Compresseur;
 - 21 Porte-bateau;
 - 22 Porte-planeur;
 - 23 Véhicules pour commerce ambulant ou exposition itinérante;
 - 24 Dépanneuse;
 - 25 Véhicule à échelle;
 - 26 Camion-grue (autre qu'une grue mobile telle que définie à la section 5 de la partie A de l'annexe II);
 - 27 Véhicule à nacelle pour travaux aériens;
 - 28 Véhicule équipé d'outils de forage;
 - 29 Remorque surbaissée;
 - 30 Transporteur de vitrage;
 - 31 Véhicules d'incendie;
 - 99 Carrosserie non incluse sur la présente liste.»
-

ANNEXE II

L'annexe IV de la directive 2007/46/CE est modifiée comme suit:

- 1) Le titre de l'annexe IV est remplacé par «**EXIGENCES AUX FINS D'UNE RÉCEPTION CE PAR TYPE DE VÉHICULES**».
- 2) À l'annexe IV, première partie, la section 43 est remplacée par le texte suivant:

«43	Systèmes antiprojections	Directive 91/226/CEE	JO L 103 du 23.4.1991, p. 5.					x	x	x	x	x	x	x	x»
-----	--------------------------	----------------------	------------------------------	--	--	--	--	---	---	---	---	---	---	---	----

- 3) Le titre de l'appendice de l'annexe IV est remplacé par «**Exigences auxquelles les véhicules de la catégorie M₁ produits en petites séries doivent satisfaire aux fins de la réception CE conformément à l'article 22**».

ANNEXE III

L'annexe IX de la directive 2007/46/CE est modifiée comme suit:

- 1) Le texte de l'entrée 31 de la «Page 2 – Véhicules de catégorie N₂ (véhicules complets et complétés)» du modèle de certificat de conformité est remplacé par le texte suivant:
«31. Position du ou des essieux relevables: ...»
- 2) Le texte de l'entrée 31 de la «Page 2 – Véhicules de catégorie N₃ (véhicules complets et complétés)» du modèle de certificat de conformité est remplacé par le texte suivant:
«31. Position du ou des essieux relevables: ...»
- 3) Le texte de l'entrée 31 de la «Page 2 – Véhicules de catégorie O₁ et O₂ (véhicules complets et complétés)» du modèle de certificat de conformité est remplacé par le texte suivant:
«31. Position du ou des essieux relevables: ...»
- 4) Le texte de l'entrée 31 de la «Page 2 – Véhicules de catégorie O₃ et O₄ (véhicules complets et complétés)» du modèle de certificat de conformité est remplacé par le texte suivant:
«31. Position du ou des essieux relevables: ...»
- 5) Le texte de l'entrée 31 de la «Page 2 – Véhicules de catégorie N₂ (véhicules incomplets et complétés)» du modèle de certificat de conformité est remplacé par le texte suivant:
«31. Position du ou des essieux relevables: ...»
- 6) Le texte de l'entrée 31 de la «Page 2 – Véhicules de catégorie N₃ (véhicules incomplets et complétés)» du modèle de certificat de conformité est remplacé par le texte suivant:
«31. Position du ou des essieux relevables: ...»
- 7) Le texte de l'entrée 31 de la «Page 2 – Véhicules de catégorie O₁ et O₂ (véhicules incomplets et complétés)» du modèle de certificat de conformité est remplacé par le texte suivant:
«31. Position du ou des essieux relevables: ...»
- 8) Le texte de l'entrée 31 de la «Page 2 – Véhicules de catégorie O₃ et O₄ (véhicules incomplets et complétés)» du modèle de certificat de conformité est remplacé par le texte suivant:
«31. Position du ou des essieux relevables: ...»
- 9) Le texte des notes explicatives se rapportant à l'annexe IX est modifié comme suit:
 - a) La dernière phrase de la note explicative (a) est supprimée;
 - b) La phrase suivante est ajoutée à la note explicative (e):
«Pour une remorque à essieu central munie d'un seul essieu, indiquer la distance horizontale entre l'axe vertical de l'attelage et le centre de l'essieu.»

ANNEXE IV

L'annexe XI de la directive 2007/46/CE est modifiée comme suit:

1) À l'annexe XI, appendice 2, la section 43 est remplacée par le texte suivant:

«43	Systèmes antiprojections	Directive 91/226/CEE					x	x	x	x	x	x	x
-----	--------------------------	----------------------	--	--	--	--	---	---	---	---	---	---	---

2) À l'annexe XI, appendice 4, la section 43 est remplacée par le texte suivant:

«43	Systèmes antiprojections	Directive 91/226/CEE					x	x	x	x	x	x	x
-----	--------------------------	----------------------	--	--	--	--	---	---	---	---	---	---	---

3) L'appendice 6 suivant est inséré après l'appendice 5 et avant «Légendes»:

«Appendice 6

Remorques de transport de cargaison exceptionnelle

Élément	Objet	Référence de l'acte réglementaire	Remorque de catégorie O ₄
3	Réservoirs de carburant/Dispositifs de protection arrière	Directive 70/221/CEE	X
4	Plaque d'immatriculation arrière	Directive 70/222/CEE	X
5	Direction	Directive 70/311/CEE	X
9	Freinage	Directive 71/320/CEE	X
10	Parasites radioélectriques (compatibilité électromagnétique)	Directive 72/245/CEE	X
18	Plaques réglementaires	Directive 76/114/CEE	X
20	Installation des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse	Directive 76/756/CEE	A + N
21	Catadioptrés	Directive 76/757/CEE	X
22	Feux d'encombrement, feux de position arrière/avant/latéraux, feux stop, feux d'éclairage de jour	Directive 76/758/CEE	X
23	Indicateurs de direction	Directive 76/759/CEE	X
24	Dispositifs d'éclairage de la plaque d'immatriculation arrière	Directive 76/760/CEE	X
28	Feu brouillard arrière	Directive 77/538/CEE	X
29	Feu de marche arrière	Directive 77/539/CEE	X
36	Chauffage de l'habitacle	Directive 2001/56/CE	S.o.
42	Protection latérale	Directive 89/297/CEE	A
43	Systèmes antiprojections	Directive 91/226/CEE	A

Élément	Objet	Référence de l'acte réglementaire	Remorque de catégorie O ₄
46	Pneus	Directive 92/23/CEE	I
48	Masses et dimensions	Directive 97/27/CE	X
50	Dispositifs d'attelage	Directive 94/20/CE	X
63	Règlement de sécurité générale	Règlement (CE) n° 661/2009.	P/A»

4) Les «Légendes» sont modifiées comme suit:

a) Le point L est remplacé par le texte suivant:

«L: Application limitée aux sièges prévus pour un usage normal lorsque le véhicule circule sur une route. Les sièges arrière doivent être au moins munis d'ancrages de ceintures sous-abdominales. Les sièges non conçus pour être utilisés lorsque le véhicule circule sur route doivent être clairement signalés aux utilisateurs soit par un pictogramme, soit par un signe accompagné d'un texte approprié.»

b) Le point suivant est inséré après le point N/A:

«P/A: Le présent acte réglementaire est partiellement applicable. Le champ d'application précis est défini dans les mesures d'application du règlement (CE) n° 661/2009.»

c) Le point suivant est inséré après le point H:

«I: Les pneumatiques doivent être réceptionnés conformément aux prescriptions du règlement CEE-ONU n° 54, même si la vitesse maximale par construction du véhicule est inférieure à 80 km/h.

La capacité de charge peut être ajustée par rapport à la vitesse maximale par construction de la remorque, en accord avec le fabricant de pneumatiques.»
