



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 11.10.2007
COM(2007) 588 final

2007/0205 (COD)

Proposition de

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPEEN ET DU CONSEIL

**relative au niveau sonore aux oreilles des conducteurs de tracteurs
agricoles ou forestiers à roues**

(version codifiée)

(présenté par la Commission)

EXPOSE DES MOTIFS

1. Dans le contexte de l'Europe des citoyens, la Commission attache une grande importance à la simplification et à la clarté du droit communautaire afin de le rendre plus lisible et plus accessible au citoyen en lui offrant ainsi des possibilités accrues de faire usage des droits spécifiques qui lui sont conférés.

Mais cet objectif ne pourra être atteint tant que subsistera un trop grand nombre de dispositions qui, ayant été modifiées à plusieurs reprises et souvent de façon substantielle, se trouvent éparpillées en partie dans l'acte original et en partie dans les actes modificatifs ultérieurs. Un travail de recherche et de comparaison d'un grand nombre d'actes est ainsi nécessaire pour identifier les dispositions en vigueur.

De ce fait, la clarté et la transparence du droit communautaire dépendent aussi de la codification de la réglementation souvent modifiée.

2. Le 1er avril 1987, la Commission a donc décidé¹ de donner à ses services l'instruction de procéder à la codification de tous les actes législatifs au plus tard après leur dixième modification, tout en soulignant qu'il s'agissait là d'une règle minimale et que, dans l'intérêt de la clarté et de la bonne compréhension de la législation communautaire, les services devaient s'efforcer de codifier les textes dont ils ont la responsabilité à des intervalles encore plus brefs.

3. Les conclusions de la présidence du Conseil européen d'Édimbourg, en décembre 1992, ont confirmé ces impératifs² en soulignant l'importance de la codification qui offre une sécurité juridique quant au droit applicable à un moment donné à propos d'une question donnée.

La codification doit être effectuée dans le strict respect du processus législatif communautaire normal.

Comme aucune modification de substance ne peut être introduite dans les actes qui font l'objet de la codification, le Parlement européen, le Conseil et la Commission ont convenu, par un accord interinstitutionnel du 20 décembre 1994, qu'une procédure accélérée pourrait être utilisée en vue de l'adoption rapide des actes codifiés.

4. L'objet de la présente proposition est de procéder à la codification de la directive 77/311/CEE du Conseil du 29 mars 1977 concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives au niveau sonore aux oreilles des conducteurs de tracteurs agricoles ou forestiers à roues³. La nouvelle directive se substituera aux divers actes qui y sont incorporés⁴; elle en préserve totalement la substance et se borne à les regrouper en y apportant les seules modifications formelles requises par l'opération même de codification.

¹ COM(87) 868 PV.

² Voir l'annexe 3 de la partie A desdites conclusions.

³ Effectuée conformément à la communication de la Commission au Parlement européen et au Conseil - Codification de l'acquis communautaire, COM(2001) 645 final.

⁴ Annexe IV, partie A, de la présente proposition.

5. La présente proposition de codification a été élaborée sur la base d'une consolidation préalable du texte, dans toutes les langues officielles, de la directive 77/311/CEE du Conseil et des actes qui l'ont modifiée, effectuée, au moyen d'un système informatique, par l'Office des publications officielles des Communautés européennes. Lorsque les articles ont été renumérotés, la corrélation entre l'ancienne et la nouvelle numérotation est exposée dans un tableau de correspondance qui figure à l'annexe V de la directive codifiée.

↓ 77/311/CEE (adapté)

Proposition de

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPEEN ET DU CONSEIL

relative au niveau sonore aux oreilles des conducteurs de tracteurs agricoles ou forestiers à roues

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

LE PARLEMENT EUROPEEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPEENNE,
vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article  95 ,
vu la proposition de la Commission,
vu l'avis du Comité économique et social européen¹,
statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité²,
considérant ce qui suit:



- (1) La directive 77/311/CEE du Conseil du 29 mars 1977 concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives au niveau sonore aux oreilles des conducteurs de tracteurs agricoles ou forestiers à roues³ a été modifiée à plusieurs reprises et de façon substantielle⁴. Il convient, dans un souci de clarté et de rationalité, de procéder à la codification de ladite directive.

¹ JO C [...] du [...], p. [...].

² JO C [...] du [...], p. [...].

³ JO L 105 du 28.4.1977, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2006/26/CE de la Commission (JO L 65 du 7.3.2006, p. 22).

⁴ Voir annexe IV, partie A.

- (2) La directive 77/311/CEE est l'une des directives particulières du système de réception CE prévu par la directive 74/150/CE du Conseil, remplacée par la directive 2003/37/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 mai 2003 concernant la réception par type des tracteurs agricoles ou forestiers, de leurs remorques et de leurs engins interchangeables tractés, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques de ces véhicules, et abrogeant la directive 74/150/CEE⁵ et elle établit les prescriptions techniques relatives à la conception et à la construction des tracteurs agricoles ou forestiers, en ce qui concerne le niveau sonore aux oreilles des conducteurs. Ces prescriptions techniques visent au rapprochement des législations des Etats membres, en vue de l'application, pour chaque type de tracteur, de la procédure de réception CE prévue par la directive 2003/37/CE. Par conséquent, les dispositions de la directive 2003/37/CE relatives aux tracteurs agricoles ou forestiers, à leurs remorques et engins interchangeables tractés, ainsi qu'aux systèmes, composants et entités techniques de ces véhicules s'appliquent à la présente directive.
- (3) La présente directive ne doit pas porter atteinte aux obligations des Etats membres concernant les délais de transposition en droit national et d'application des directives indiqués à l'annexe IV, partie B,

↓ 77/311/CEE (adapté)

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

1. Au sens de la présente directive, on entend par « tracteur » (agricole ou forestier) tout véhicule à moteur, à roues ou à chenilles, ayant au moins deux essieux, dont la fonction réside essentiellement dans sa puissance de traction et qui est spécialement conçu pour tirer, pousser, porter ou actionner certains outils, machines ou remorques destinés à l'emploi dans l'exploitation agricole ou forestière. Il peut être aménagé pour transporter une charge et des convoyeurs.

↓ 82/890/CEE art. 1 par. 1 (adapté) → ₁ 97/54/CE art. 1
--

2. La présente directive ne s'applique qu'aux tracteurs définis au paragraphe 1, montés sur pneumatiques, ayant une vitesse maximale par construction comprise entre 6 et →₁ 40 kilomètres par heure ←.

⁵ JO L 171 du 9.7.2003, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2006/96/CE (JO L 363 du 20.12.2006, p. 81).

↓ 77/311/CEE (adapté) → ₁ 96/627/CE art. 1 (adapté) → ₂ 2000/63/CE art. 1 (adapté)
--

Article 2

Les États membres ne peuvent refuser la réception CE, la réception de portée nationale, la vente, l'immatriculation ou la mise en circulation d'un tracteur pour des motifs concernant le niveau sonore aux oreilles du conducteur si ce niveau ne dépasse pas les limites suivantes:

– 90 décibels (A) mesurés dans les conditions prévues à l'annexe I,

ou

86 décibels (A) mesurés dans les conditions prévues à l'annexe II. →₁ ←

→₂ ←

↓ 77/311/CEE

Article 3

On entend par « cabine », au sens de la présente directive, toute structure réalisée en éléments rigides, transparents ou non, qui enferme de tous côtés le conducteur et l'isole de l'extérieur et qui peut demeurer fermée en permanence pendant le service.

Article 4

Les États membres prennent toutes les dispositions utiles pour que, tant dans la présentation à la vente que dans la publicité, aucun élément ne soit utilisé pour attribuer aux tracteurs, en ce qui concerne le niveau sonore aux oreilles du conducteur, des caractéristiques qu'ils ne possèdent pas.

↓ 77/311/CEE (adapté)

Article 5

Les modifications qui sont nécessaires pour adapter au progrès technique les prescriptions des annexes I, II et III sont arrêtées conformément à la procédure visée à l'article 20, paragraphe 2, de la directive 2003/37/CE.

Article 6

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

↓

Article 7

La directive 77/311/CEE, telle que modifiée par les actes figurant à l'annexe IV, partie A, est abrogée, sans préjudice des obligations des États membres en ce qui concerne les délais de transposition en droit national et d'application des directives indiqués à l'annexe IV, partie B.

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

Article 8

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

Elle est applicable à partir du

Article 9

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le

*Par le Parlement européen
Le président*

*Par le Conseil
Le président*

ANNEXE I

APPAREIL, CONDITIONS ET MÉTHODE DE MESURE

1. UNITÉ DE MESURE ET APPAREIL DE MESURE

1.1. Unité de mesure

On mesure la valeur A du niveau sonore L_A en dB, abrégé dB(A).

1.2. Appareil de mesure

Les mesures du niveau sonore aux oreilles des conducteurs sont effectuées au moyen d'un sonomètre conforme au type décrit dans la publication n° 179, première édition de 1965, de la Commission électrotechnique internationale.

En cas d'indication variable, il faut prendre les valeurs moyennes des valeurs maximales.

2. CONDITIONS DE MESURE

Les mesures sont effectuées dans les conditions suivantes:

- 2.1. le tracteur doit être à vide, c'est-à-dire sans accessoires optionnels mais avec fluide de refroidissement, lubrifiants, carburant, outillage et conducteur. Ce dernier ne doit pas porter de vêtements trop épais, ni d'écharpe ou de chapeau. Aucun objet susceptible d'exercer une action perturbatrice sur le plan sonore ne doit se trouver sur le tracteur;
- 2.2. les pneumatiques doivent être gonflés à la pression d'air prescrite par le constructeur du tracteur; le moteur, la transmission et les essieux moteur doivent se trouver à la température normale de fonctionnement et les volets de refroidissement, si le tracteur en est doté, doivent rester ouverts;
- 2.3. l'équipement additionnel actionné par le moteur ou actionné de façon autonome, comme par exemple les essuie-glaces, la soufflerie d'air chaud, la prise de force, etc., doit être mis hors circuit pendant la durée des mesures s'il est de nature à influencer la mesure du niveau sonore; les organes qui normalement tournent en même temps que le moteur, par exemple le ventilateur de refroidissement du moteur, doivent être en fonctionnement pendant la durée des mesures;

- 2.4. le parcours de mesure doit se trouver dans une zone dégagée et suffisamment silencieuse; ce parcours peut être constitué, par exemple, par un espace ouvert de 50 mètres de rayon dont la partie centrale doit être pratiquement horizontale sur au moins 20 mètres de rayon ou par un parcours horizontal avec une piste solide, autant que possible plane et sans rainures. Dans la mesure du possible, la piste doit être propre et sèche (par exemple sans gravier, feuillage, neige, etc.). Des pentes et inégalités ne sont admissibles que si les variations du niveau sonore causées par elles se trouvent comprises dans les limites d'erreur des appareils de mesure;
- 2.5. le revêtement de la piste de roulement doit être de nature telle que les pneumatiques n'engendrent pas un bruit excessif;
- 2.6. le temps doit être clair et le vent faible.

Le niveau sonore ambiant dû au vent ou autres sources sonores à l'oreille du conducteur doit être inférieur d'au moins 10 dB(A) au niveau sonore du tracteur;

- 2.7. si, pour l'enregistrement des mesures, on utilise un véhicule, celui-ci doit être remorqué ou conduit à une distance suffisamment éloignée du tracteur pour éviter toute interférence. Pendant le procédé de mesure, aucun objet gênant la mesure ou aucune surface réfléchissante ne doivent se trouver à une distance de 20 mètres de chaque côté de la trajectoire et à une distance de 20 mètres à l'avant et à l'arrière du véhicule. La condition peut être considérée comme étant remplie si les variations du niveau sonore ainsi causées restent à l'intérieur des limites d'erreur; sinon, la mesure doit être arrêtée pendant le temps de la perturbation;
- 2.8. toutes les mesures d'une même série doivent être exécutées sur le même parcours.

3. MÉTHODE DE MESURE

- 3.1. Le microphone est placé sur le côté à 250 mm du plan médian du siège, le côté choisi étant celui où l'on enregistre le niveau sonore le plus élevé.

La membrane du microphone est dirigée vers l'avant et le centre du microphone placé à 790 mm au-dessus et à 150 mm en avant du point de référence du siège décrit à l'annexe III. Une vibration excessive du microphone doit être évitée.

- 3.2. Pour obtenir le niveau sonore maximal en dB(A):
 - 3.2.1. sur les tracteurs équipés en série d'une cabine fermée, toutes les ouvertures (par exemple portes, fenêtres, etc.) sont à fermer pendant une première série de mesures;
 - 3.2.1.1. pendant une deuxième série de mesures, il faut les laisser ouvertes, sous réserve que, lorsqu'elles sont ouvertes, elles ne créent pas un danger pour la circulation routière; les pare-brise rabattables, cependant, doivent rester en position de protection;
 - 3.2.2. on mesure le bruit en utilisant la réaction lente du sonomètre à la charge correspondant au bruit maximal lorsqu'on a enclenché la vitesse permettant de l'approcher le plus possible de ➔₁ 7,5 km/h ⬅ en marche avant.

L'accélérateur doit être poussé à fond de course. On part d'une charge nulle, puis on augmente la charge jusqu'à l'obtention du niveau de bruit maximal. À chaque changement de charge, il faut, avant la mesure, laisser le temps nécessaire à la stabilisation du niveau de bruit;

- 3.2.3. on mesure le bruit en utilisant la réaction lente du sonomètre à la charge correspondant au bruit maximal lorsqu'on a enclenché n'importe quelle vitesse autre que celle visée au point 3.2.2 et pour laquelle on a enregistré un niveau sonore supérieur d'au moins 1 dB(A) à celui qui est enregistré pour la vitesse mentionnée au point 3.2.2.

L'accélérateur doit être poussé à fond de course. On part d'une charge nulle, puis on augmente la charge jusqu'à l'obtention du niveau de bruit maximal. À chaque changement de charge, il faut, avant la mesure, laisser le temps nécessaire à la stabilisation du niveau de bruit;

- 3.2.4. on mesure le bruit à la vitesse maximale par construction du tracteur sans charge.

- 3.3. Dans le procès-verbal doivent figurer les mesures suivantes du niveau sonore:

- 3.3.1. lorsqu'on enclenche la vitesse permettant de s'approcher le plus possible de la vitesse de ➔₁ 7,5 km/h ➜;
- 3.3.2. lorsqu'on enclenche n'importe quelle autre vitesse si les conditions mentionnées au point 3.2.3 sont remplies;
- 3.3.3. à la vitesse maximale par construction.

4. ÉVALUATION

Les mesures effectuées conformément aux points 3.2.1, 3.2.2, 3.2.3 et 3.2.4 ne doivent pas dépasser les limites fixées à l'article 2.

ANNEXE II

APPAREIL, CONDITIONS ET MÉTHODE DE MESURE

1. UNITÉ DE MESURE ET APPAREIL DE MESURE

1.1. Unité de mesure

On mesure la valeur A du niveau sonore L_A en dB, abrégé dB(A).

1.2. Appareil de mesure

Les mesures du niveau sonore aux oreilles des conducteurs sont effectuées au moyen d'un sonomètre conforme au type décrit dans la publication n° 179, première édition de 1965, de la Commission électrotechnique internationale.

En cas d'indication variable, il faut prendre les valeurs moyennes des valeurs maximales.

2. CONDITIONS DE MESURE

Les mesures sont effectuées dans les conditions suivantes:

- 2.1. le tracteur doit être à vide, c'est-à-dire sans accessoires optionnels mais avec fluide de refroidissement, lubrifiants, carburant, outillage et conducteur. Ce dernier ne doit pas porter de vêtements trop épais, ni d'écharpe ou de chapeau. Aucun objet susceptible d'exercer une action perturbatrice sur le plan sonore ne doit se trouver sur le tracteur;
- 2.2. les pneumatiques doivent être gonflés à la pression d'air prescrite par le constructeur du tracteur; le moteur, la transmission et les essieux moteur doivent se trouver à la température normale de fonctionnement et les volets de refroidissement, si le tracteur en est doté, doivent rester ouverts;
- 2.3. l'équipement additionnel actionné par le moteur ou actionné de façon autonome, comme par exemple les essuie-glaces, la soufflerie d'air chaud, la prise de force, etc., doit être mis hors circuit pendant la durée des mesures s'il est de nature à influencer la mesure du niveau sonore; les organes qui normalement tournent en même temps que le moteur, par exemple le ventilateur de refroidissement du moteur, doivent être en fonctionnement pendant la durée des mesures;

- 2.4. le parcours de mesure doit se trouver dans une zone dégagée et suffisamment silencieuse; ce parcours peut être constitué, par exemple, par un espace ouvert de 50 mètres de rayon dont la partie centrale doit être pratiquement horizontale sur au moins 20 mètres de rayon ou par un parcours horizontal avec une piste solide, autant que possible plane et sans rainures. Si possible, la piste doit être propre et sèche (par exemple sans gravier, feuillage, neige, etc.). Des pentes et inégalités ne sont admissibles que si les variations du niveau sonore causées par elles se trouvent comprises dans les limites d'erreur des appareils de mesure;
- 2.5. le revêtement de la piste de roulement doit être de nature telle que les pneumatiques n'engendrent pas un bruit excessif;
- 2.6. le temps doit être clair et le vent faible.

Le niveau sonore ambiant dû au vent ou autres sources sonores à l'oreille du conducteur doit être inférieur d'au moins 10 dB(A) au niveau sonore du tracteur;

- 2.7. si, pour l'enregistrement des mesures, on utilise un véhicule, celui-ci doit être remorqué ou conduit à une distance suffisamment éloignée du tracteur pour éviter toute interférence. Pendant le procédé de mesure, aucun objet gênant la mesure ou aucune surface réfléchissante ne doivent se trouver à une distance de 20 mètres de chaque côté de la trajectoire et à une distance de 20 mètres à l'avant et à l'arrière du véhicule. La condition peut être considérée comme étant remplie si les variations du niveau sonore ainsi causées restent à l'intérieur des limites d'erreur; sinon, la mesure doit être arrêtée pendant le temps de la perturbation;
- 2.8. toutes les mesures d'une même série doivent être exécutées sur le même parcours.

3. MÉTHODE DE MESURE

- 3.1. Le microphone est placé sur le côté à 250 mm du plan médian du siège, le côté choisi étant celui où l'on enregistre le niveau sonore le plus élevé.

La membrane du microphone est dirigée vers l'avant et le centre du microphone placé à 790 mm au-dessus et à 150 mm en avant du point de référence du siège décrit à l'annexe III. Une vibration excessive du microphone doit être évitée.

- 3.2. Pour obtenir le niveau sonore, il faut procéder de la façon suivante:
 - 3.2.1. il convient de faire circuler le tracteur sur un même parcours et au moins trois fois à une vitesse d'essai égale pendant au moins 10 secondes;
 - 3.2.2. sur les tracteurs équipés en série d'une cabine fermée, toutes les ouvertures (par exemple portes, fenêtres, etc.) sont à fermer pendant une première série de mesures;
 - 3.2.2.1. pendant une deuxième série de mesures, il faut les laisser ouvertes, sous réserve que, lorsqu'elles sont ouvertes, elles ne créent pas un danger pour la circulation routière, les pare-brise rabattables, cependant, doivent rester en position de protection;

- 3.2.3. on mesure le bruit au régime maximal de tours en utilisant la réaction lente du sonomètre, c'est-à-dire dans la vitesse qui, dans le cas du régime nominal du moteur, est la plus proche de ➔₁ 7,5 km/h ➜. Pendant la mesure, le tracteur doit circuler sans charge.

4. ÉVALUATION

Les mesures effectuées conformément aux points 3.2.2 et 3.2.3 ne doivent pas dépasser les limites fixées à l'article 2.

ANNEXE III

DÉTERMINATION DU POINT DE RÉFÉRENCE DU SIÈGE

1. DÉFINITION

- 1.1. Le point de référence du siège (S) est le point d'intersection situé dans le plan médian longitudinal du siège entre le plan tangentiel au bas du dossier et un plan horizontal. Ce plan horizontal coupe la surface inférieure du panneau d'assise du siège 150 mm en avant du point de référence du siège.

2. DÉTERMINATION DU POINT DE RÉFÉRENCE DU SIÈGE

- 2.1. Le point de référence du siège est obtenu en utilisant le dispositif représenté aux figures 1 et 2 de l'appendice de la présente annexe, dispositif qui permet de simuler l'occupation du siège par le conducteur.
- 2.2. Le siège doit être réglé à la position centrale du réglage vertical, ce réglage étant indépendant du réglage horizontal. Pour la détermination de l'emplacement du microphone prévue au point 3 des annexes I et II, le siège doit se trouver dans la position centrale du réglage horizontal ou le plus près possible de cette position.

3. CARACTÉRISTIQUES DU DISPOSITIF

- 3.1. Le dispositif visé au point 2.1 est composé d'une planche pour le soubassement du siège et de deux planches pour le dossier.
- 3.2. La planche inférieure du dossier est articulée au niveau de l'ischion (A) et des reins (B), un réglage en hauteur (voir figure 2) devant également être possible au niveau (B).

4. MISE EN PLACE DU DISPOSITIF

Le dispositif est mis en place de la façon suivante:

- 4.1. le dispositif est installé sur le siège;
- 4.2. une force de 550 N est appliquée à 50 mm en avant de l'articulation (A) et les deux planches prévues pour le dossier sont appuyées légèrement et tangentiellement contre celui-ci;
- 4.3. s'il n'est pas possible de déterminer exactement la tangente à la partie inférieure du dossier, la planche inférieure prévue pour le dossier, en position verticale, est appuyée légèrement contre celui-ci;
- 4.4. lorsque la suspension du siège peut être réglée en fonction du poids du conducteur, le réglage est effectué de telle façon que le siège soit situé à égale distance des deux positions extrêmes.

⊠ Appendice ⊠

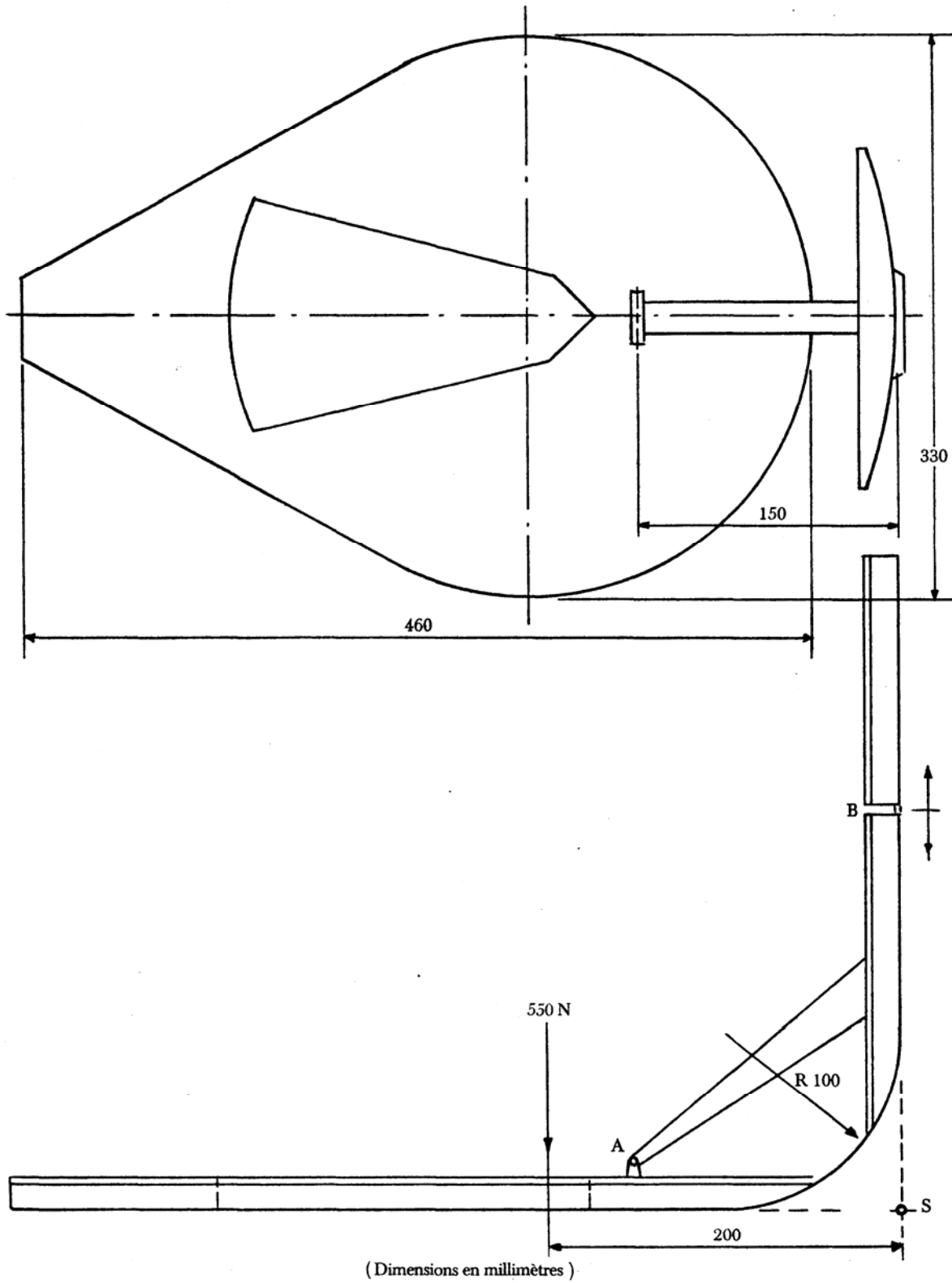
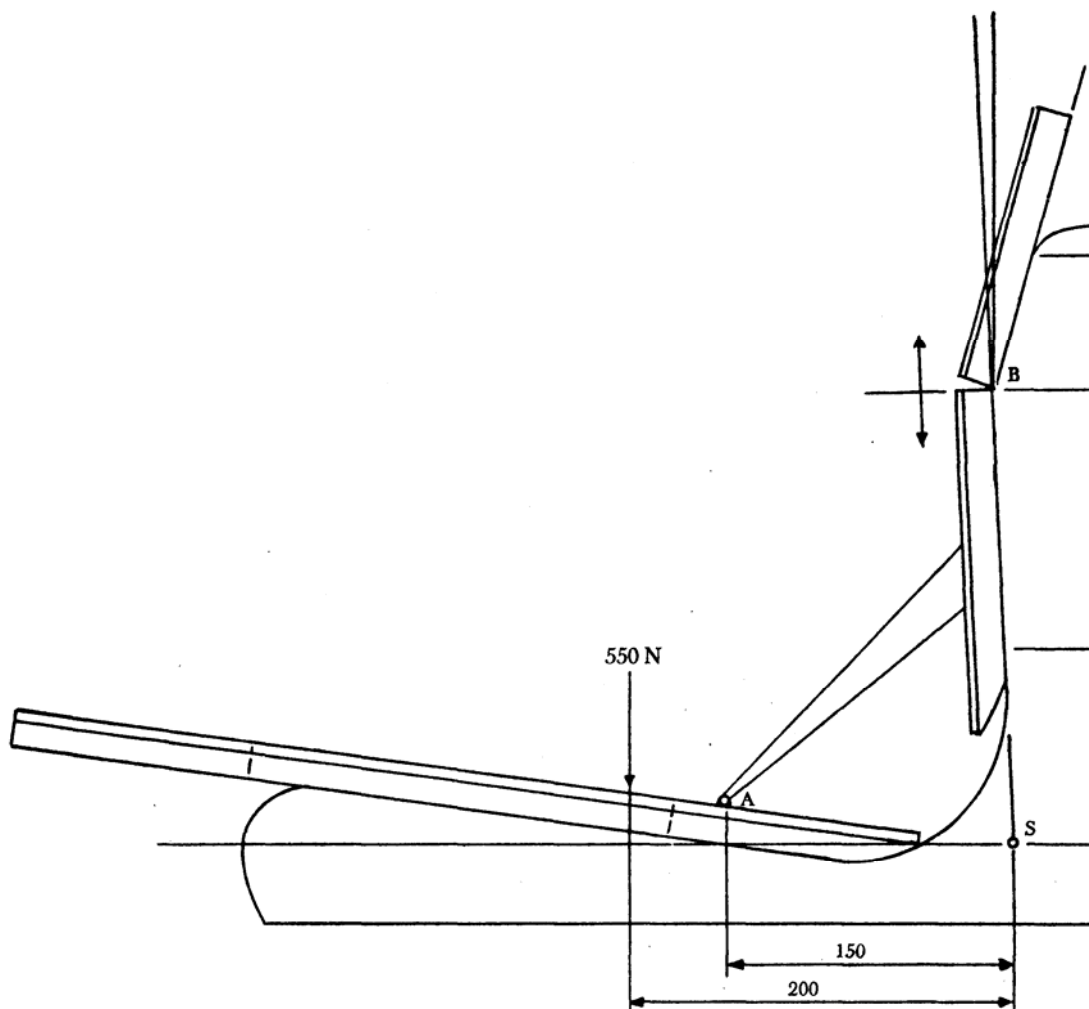


Figure 1

Dispositif pour la détermination du point de référence du siège



(Dimensions en millimètres)

Figure 2

Méthode de détermination du point de référence du siège



ANNEXE IV

Partie A

Directive abrogée avec liste de ses modifications successives (visées à l'article 7)

Directive 77/311/CEE du Conseil
(JO L 105 du 28.4.1977, p. 1)

Directive 82/890/CEE du Conseil
(JO L 378 du 31.12.1982, p. 45)

uniquement en ce qui concerne les
références faites à l'article 1^{er}, paragraphe 1,
à la directive 77/311/CEE

Directive 97/54/CE du Parlement européen et
du Conseil
(JO L 277 du 10.10.1997, p. 24)

uniquement en ce qui concerne les
références faites à l'article 1^{er}, premier tiret,
à la directive 77/311/CEE

Décision 96/627/CE de la Commission
(JO L 282 du 1.11.1996, p. 72)

Décision 2000/63/CE de la Commission
(JO L 22 du 27.1.2000, p. 66)

Directive 2006/26/CE de la Commission
(JO L 65 du 7.3.2006, p. 22)

uniquement l'article 2 et l'annexe II

Partie B

Délais de transposition en droit national et d'application (visés à l'article 7)

Directive	Date limite de transposition	Date d'application
77/311/CEE	1er octobre 1978	—
82/890/CEE	22 juin 1984	—
97/54/CE	22 septembre 1998	23 septembre 1998
2006/26/CE	31 décembre 2006	(1) —

(1) En conformité avec l'article 5 de la directive 2006/26/CE:

- "1. Avec effet au 1er janvier 2007, en ce qui concerne les véhicules conformes aux prescriptions énoncées respectivement dans les directives 74/151/CEE, 78/933/CEE, 77/311/CEE et 89/173/CEE, telles que modifiées par la présente directive, les États membres s'abstiennent:
 - a) de refuser la délivrance d'une réception CE par type ou d'une réception de portée nationale;
 - b) d'interdire l'immatriculation, la vente ou la mise en service d'un tel véhicule pour des motifs liés à l'objet de la directive en cause.
2. Avec effet au 1er juillet 2007, en ce qui concerne les véhicules non conformes aux prescriptions énoncées respectivement dans les directives 74/151/CEE, 78/933/CEE, 77/311/CEE et 89/173/CEE, telles que modifiées par la présente directive, les États membres:
 - a) ne délivrent plus de réception CE par type;
 - b) peuvent refuser de délivrer une réception de portée nationale pour des motifs liés à l'objet de la directive en cause.
3. Avec effet au 1er juillet 2009, en ce qui concerne les véhicules non conformes aux prescriptions énoncées respectivement dans les directives 74/151/CEE, 78/933/CEE, 77/311/CEE et 89/173/CEE, telles que modifiées par la présente directive, les États membres:
 - a) considèrent les certificats de conformité qui accompagnent les véhicules neufs, conformément aux dispositions de la directive 2003/37/CE, comme n'étant plus valables aux fins de l'article 7, paragraphe 1;
 - b) peuvent refuser l'immatriculation, la vente ou la mise en service de ces véhicules neufs pour des motifs liés à l'objet de la directive en cause."

ANNEXE V

TABLEAU DE CORRESPONDANCE

Directive 77/311/CEE	Présente Directive
Article 1 ^{er}	Article 1 ^{er}
Article 2, paragraphe 1, premier alinéa	Article 2
Article 2, paragraphe 1, deuxième alinéa	—
Article 2, paragraphe 2	—
Articles 3, 4 et 5	Articles 3, 4 et 5
Article 6, paragraphe 1	—
Article 6, paragraphe 2	Article 6
—	Article 7
—	Article 8
Article 7	Article 9
Annexe I	Annexe I
Annexe II	Annexe II
Annexe III	Annexe III
—	Annexe IV
—	Annexe V