

Journal officiel

des Communautés européennes

ISSN 0378-7060

L 203

43^e année

10 août 2000

Édition de langue française

Législation

Sommaire

I Actes dont la publication est une condition de leur applicabilité

- ★ **Directive 2000/30/CE du Parlement européen et du Conseil du 6 juin 2000 relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans la Communauté** 1
- ★ **Directive 2000/40/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 juin 2000 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives au dispositif de protection contre l'encastrement à l'avant des véhicules à moteur et modifiant la directive 70/156/CEE du Conseil** 9

1

FR

Les actes dont les titres sont imprimés en caractères maigres sont des actes de gestion courante pris dans le cadre de la politique agricole et ayant généralement une durée de validité limitée.

Les actes dont les titres sont imprimés en caractères gras et précédés d'un astérisque sont tous les autres actes.

I

(Actes dont la publication est une condition de leur applicabilité)

DIRECTIVE 2000/30/CE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 6 juin 2000

relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans la Communauté

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 71, paragraphe 1, points c) et d),

vu la proposition de la Commission⁽¹⁾,

vu l'avis du Comité économique et social⁽²⁾,

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité⁽³⁾,

considérant ce qui suit:

- (1) L'augmentation de la circulation routière pose à tous les États membres des problèmes de nature et d'importance similaires en matière de sécurité et d'environnement.
- (2) Dans l'intérêt de la sécurité routière, de la protection de l'environnement et d'une concurrence équitable, il convient que les véhicules utilitaires ne soient utilisés que s'ils sont entretenus de manière à conserver un niveau élevé de conformité à la réglementation technique.
- (3) En vertu de la directive 96/96/CE du Conseil du 20 décembre 1996 concernant le rapprochement des légis-

lations des États membres relatives au contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques⁽⁴⁾, les véhicules utilitaires sont soumis chaque année à un contrôle technique effectué par un organisme agréé.

- (4) L'article 4 de la directive 94/12/CE⁽⁵⁾ a prévu une approche multidirectionnelle des aspects coûts/efficacité des mesures visant à réduire la pollution provoquée par les transports routiers. Le programme européen «Auto-oil I» a incorporé cette approche et fourni une évaluation objective de l'ensemble des mesures les plus rentables dans les domaines de la technologie des véhicules, de la qualité des carburants, du contrôle et de l'entretien ainsi que des mesures non techniques, afin de réduire les émissions dues aux transports routiers.
- (5) Compte tenu de cette approche, le Parlement européen et le Conseil ont adopté la directive 98/70/CE⁽⁶⁾ visant à améliorer la qualité des carburants et, en vue de prévoir des normes d'émissions plus strictes, la directive 98/69/CE⁽⁷⁾ pour les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers ainsi que la directive 1999/96/CE⁽⁸⁾ pour les poids lourds.

⁽⁴⁾ JO L 46 du 17.2.1997, p. 1. Directive modifiée par la directive 1999/52/CE de la Commission (JO L 142 du 5.6.1999, p. 26).

⁽⁵⁾ Directive 94/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 mars 1994 relative aux mesures à prendre contre la pollution de l'air par les émissions des véhicules à moteur et modifiant la directive 70/220/CEE (JO L 100 du 19.4.1994, p. 42).

⁽⁶⁾ Directive 98/70/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 octobre 1998 concernant la qualité de l'essence et des carburants diesel et modifiant la directive 93/12/CEE du Conseil (JO L 350 du 28.12.1998, p. 58).

⁽⁷⁾ Directive 98/69/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 octobre 1998 relative aux mesures à prendre contre la pollution de l'air par les émissions des véhicules à moteur et modifiant la directive 70/220/CEE (JO L 350 du 28.12.1998, p. 1).

⁽⁸⁾ Directive 1999/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 1999 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux mesures à prendre contre les émissions de gaz polluants et de particules polluantes provenant des moteurs à allumage par compression destinés à la propulsion des véhicules et les émissions de gaz polluants provenant des moteurs à allumage commandé fonctionnant au gaz naturel ou au gaz de pétrole liquéfié et destinés à la propulsion des véhicules et modifiant la directive 88/77/CEE du Conseil (JO L 44 du 16.2.2000, p. 1).

⁽¹⁾ JO C 190 du 18.6.1998, p. 10 et JO C 116 E du 26.4.2000, p. 7.

⁽²⁾ JO C 407 du 28.12.1998, p. 112.

⁽³⁾ Avis du Parlement européen du 9 février 1999 (JO C 150 du 28.5.1999, p. 27), confirmé le 16 septembre 1999, position commune du Conseil du 2 décembre 1999 (JO C 29 du 1.2.2000, p. 1) et décision du Parlement européen du 14 mars 2000 (non encore parue au Journal officiel). Décision du Conseil du 13 avril 2000.

- (6) La présente directive s'inscrit dans la même approche. Toutefois, il apparaît plus efficace, du point de vue de la protection de l'environnement, de ne pas procéder à ce stade au renforcement des normes relatives au contrôle technique prévues par la directive 96/96/CE, mais d'instaurer des contrôles techniques routiers pour assurer tout au long de l'année l'application de ladite directive.
- (7) En effet, un contrôle technique annuel est jugé insuffisant pour garantir que les véhicules utilitaires restent conformes à la réglementation technique pendant toute l'année.
- (8) La mise en œuvre efficace de contrôles techniques routiers supplémentaires et ciblés constitue une mesure importante et rentable permettant de contrôler le niveau d'entretien des véhicules utilitaires en circulation.
- (9) Il convient que les contrôles techniques routiers soient effectués sans discrimination fondée sur la nationalité du conducteur ou sur le pays d'immatriculation ou de mise en circulation du véhicule utilitaire.
- (10) La méthode de sélection des véhicules utilitaires soumis aux contrôles devrait se fonder sur une approche ciblée, accordant une importance particulière à l'identification des véhicules apparemment les plus susceptibles d'être mal entretenus, et améliorant par là-même l'efficacité de la mise en œuvre des contrôles par les autorités, tout en réduisant au minimum les coûts et les retards occasionnés aux conducteurs et aux entreprises.
- (11) En cas de défauts graves du véhicule contrôlé, il y a lieu de prévoir la possibilité de demander aux autorités compétentes de l'État membre d'immatriculation ou de mise en circulation du véhicule de prendre les mesures appropriées et d'informer l'État membre demandeur des éventuelles mesures de suivi qui ont été prises.
- (12) Les mesures nécessaires pour la mise en œuvre de la présente directive sont arrêtées en conformité avec la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission⁽¹⁾.
- (13) Conformément au principe de subsidiarité et au principe de proportionnalité tels qu'énoncés à l'article 5 du traité, les objectifs de l'action envisagée, à savoir l'établissement d'une régime de contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans la Communauté, ne peuvent pas être réalisés de manière suffisante par les États membres et peuvent donc, en raison des dimensions de l'action, être mieux réalisés au niveau communautaire.

La présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs,

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

1. Afin d'améliorer la sécurité routière et l'environnement, la présente directive vise à assurer un meilleur respect par les véhicules utilitaires circulant sur le territoire de la Communauté de certaines des conditions techniques prévues par la directive 96/96/CE.
2. La présente directive définit certaines conditions de réalisation des contrôles techniques routiers des véhicules utilitaires circulant sur le territoire de la Communauté.
3. Sans préjudice de la réglementation communautaire, les dispositions de la présente directive ne réduisent en rien le droit des États membres d'effectuer des contrôles non couverts par la présente directive ainsi que de contrôler d'autres aspects du transport routier, notamment ceux relatifs aux véhicules utilitaires. Rien n'empêche, d'autre part, un État membre, dans le cadre de contrôles ne relevant pas du champ d'application de la présente directive, de contrôler les points énumérés à l'annexe I dans des lieux autres que sur la voie publique.

Article 2

Aux fins de la présente directive, on entend par:

- a) «véhicule utilitaire», tout véhicule à moteur appartenant aux catégories 1, 2 et 3 définies à l'annexe I de la directive 96/96/CE ainsi que ses remorques;
- b) «contrôle technique routier», le contrôle de nature technique non annoncé par les autorités et donc inattendu d'un véhicule utilitaire en circulation sur le territoire d'un État membre, effectué sur la voie publique, par les autorités ou sous leur surveillance;
- c) «contrôle technique», le contrôle de la conformité du véhicule à la réglementation technique tel qu'il est prévu par l'annexe II de la directive 96/96/CE.

Article 3

1. Chaque État membre met en place des contrôles techniques routiers suffisants pour atteindre les objectifs visés à l'article 1^{er} en ce qui concerne les véhicules utilitaires relevant de

⁽¹⁾ JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

la présente directive, en tenant compte du régime national appliqué à ces véhicules dans le cadre de la directive 96/96/CE.

2. Les contrôles techniques routiers sont réalisés sans discrimination fondée sur la nationalité du conducteur ou sur le pays d'immatriculation ou de mise en circulation du véhicule utilitaire et en tenant compte de la nécessité de réduire au minimum les coûts et les retards occasionnés aux conducteurs et aux entreprises.

Article 4

1. Le contrôle technique routier comporte soit un, soit deux, soit l'ensemble des éléments suivants:

- a) une inspection visuelle de l'état d'entretien du véhicule utilitaire à l'arrêt;
- b) un contrôle du rapport de contrôle technique routier visé à l'article 5, établi récemment, ou un contrôle des documents attestant la conformité à la réglementation technique applicable au véhicule, et, en particulier, pour les véhicules immatriculés ou mis en circulation dans un État membre, du document attestant que le véhicule utilitaire a été soumis au contrôle technique obligatoire, conformément à la directive 96/96/CE;
- c) une inspection visant à déceler les défauts d'entretien. Cette inspection porte sur un, plusieurs ou sur la totalité des points de contrôle énumérés dans la liste figurant à l'annexe I, point 10.

2. L'inspection des dispositifs de freinage et des émissions d'échappement est effectuée selon les modalités prévues à l'annexe II.

3. L'inspecteur, avant de procéder à une inspection portant sur les points énumérés dans la liste figurant à l'annexe I, point 10, prend en considération le dernier certificat de contrôle technique et/ou un rapport de contrôle technique routier établi récemment, éventuellement présenté(s) par le conducteur.

L'inspecteur peut aussi prendre en considération tout autre certificat de sécurité délivré par un organisme agréé, présenté, le cas échéant, par le conducteur.

Lorsque ces certificats et/ou le rapport susvisés fournissent la preuve qu'une inspection a déjà été effectuée au cours des trois derniers mois sur un des points énumérés dans la liste figurant à l'annexe I, point 10, ce point n'est pas contrôlé de nouveau, sauf dans le cas où cela serait justifié notamment à cause d'une défektivité et/ou non-conformité manifeste.

Article 5

1. Le rapport de contrôle technique routier concernant l'inspection visée à l'article 4, paragraphe 1, point c), est établi par l'autorité ou l'inspecteur qui l'a effectuée. Le modèle de ce rapport figure à l'annexe I et comporte au point 10 une liste des points faisant l'objet du contrôle. L'autorité ou l'inspecteur coche les cases correspondantes. Le rapport doit être remis au conducteur du véhicule utilitaire.

2. Si l'autorité ou l'inspecteur estime que l'étendue des défauts d'entretien du véhicule utilitaire peut poser un risque de sécurité de nature à justifier, en ce qui concerne notamment le freinage, un examen plus approfondi, le véhicule utilitaire peut être soumis à un contrôle plus élaboré dans un centre de contrôle situé à proximité, désigné par l'État membre, conformément à l'article 2 de la directive 96/96/CE.

L'utilisation de ce véhicule peut être suspendue jusqu'à la réparation des défauts dangereux décelés, s'il devient évident que le véhicule utilitaire représente un risque important pour ses occupants ou pour les autres usagers du réseau routier, soit lors du contrôle technique routier visé à l'article 4, paragraphe 1, soit, lors du contrôle plus élaboré visé au premier alinéa du présent paragraphe.

Article 6

Les États membres communiquent à la Commission, tous les deux ans, avant le 31 mars, les données collectées relatives aux deux années précédentes concernant le nombre de véhicules utilitaires contrôlés, classés par catégories conformément à l'annexe I, point 6, et par pays d'immatriculation, ainsi que les points contrôlés et les défauts constatés, sur la base de l'annexe I, point 10.

La première transmission des données couvrira la période de deux années commençant le 1^{er} janvier 2003.

La Commission communique ces informations au Parlement européen.

Article 7

1. Les États membres s'accordent mutuellement assistance pour l'application de la présente directive. Il se communiquent notamment les noms du (des) service(s) compétent(s) pour réaliser les contrôles ainsi que des personnes servant de point de contact.

2. Les défauts graves d'un véhicule utilitaire appartenant à un non-résident, notamment ceux ayant engendré la suspension de son utilisation, doivent être signalés aux autorités compétentes de l'État membre d'immatriculation ou de mise en circulation du véhicule sur la base du modèle de rapport de contrôle figurant à l'annexe I, sans préjudice de poursuites

conformément à la législation applicable dans l'État membre où le défaut a été constaté.

Sans préjudice de l'article 5, les autorités compétentes de l'État membre où un défaut grave a été constaté concernant un véhicule utilitaire appartenant à un non-résident peuvent demander aux autorités compétentes de l'État membre d'immatriculation ou de mise en circulation du véhicule que des mesures appropriées soient prises à l'encontre du contrevenant, par exemple la soumission du véhicule à un nouveau contrôle technique.

Les autorités auxquelles cette demande a été faite communiquent aux autorités compétentes de l'État membre où les défauts du véhicule utilitaire ont été constatés, les mesures prises, le cas échéant, à l'encontre du contrevenant.

Article 8

Les modifications qui sont nécessaires pour l'adaptation de l'annexe I ou pour l'adaptation au progrès technique des normes techniques définies à l'annexe II sont arrêtées selon la procédure prévue à l'article 9, paragraphe 2.

Ces modifications ne doivent toutefois pas entraîner l'élargissement du champ d'application de la présente directive.

Article 9

1. La Commission est assistée par le «comité pour l'adaptation au progrès technique» institué par l'article 8 de la directive 96/96/CE.

2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, les articles 5 et 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

La période prévue à l'article 5, paragraphe 6, de la décision 1999/468/CE est fixée à trois mois.

3. Le comité adopte son règlement de procédure.

Article 10

Les États membres établissent un régime de sanctions applicable lorsque le conducteur ou l'entrepreneur ne respecte pas les exigences techniques contrôlées sur la base de la présente directive.

Ils prennent toutes les mesures nécessaires pour garantir l'exécution de ces sanctions. Les sanctions ainsi prévues doivent être effectives, proportionnées et dissuasives.

Article 11

La Commission présente au Conseil, au plus tard un an après avoir reçu des États membres les données visées à l'article 6, un rapport sur l'application de la présente directive accompagné d'un résumé des résultats obtenus.

Le premier rapport couvre la période de deux années commençant le 1^{er} janvier 2003.

Article 12

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive avant le 10 août 2002. Ils en informent immédiatement la Commission.

2. Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

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

Article 13

La présente directive entre en vigueur le jour de sa publication au *Journal officiel des Communautés européennes*.

Article 14

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Luxembourg, le 6 juin 2000.

Par le Parlement européen

La présidente

N. FONTAINE

Par le Conseil

Le président

E. FERRO RODRIGUES

ANNEXE I

**MODÈLE DE RAPPORT DE CONTRÔLE TECHNIQUE ROUTIER COMPORTANT UNE LISTE DES POINTS
FAISANT L'OBJET DU CONTRÔLE****(Directive 2000/30/CE)**

1. Lieu du contrôle:
2. Date:
3. Heure:
4. Signe distinctif du pays et numéro d'immatriculation du véhicule:
5. Signe distinctif du pays et numéro d'immatriculation de la remorque/semi-remorque:
6. Catégorie de véhicule:
 - a) Camion léger (3,5-12 tonnes)⁽¹⁾
 - b) Remorque⁽²⁾
 - c) Train routier⁽³⁾
 - d) Autobus ou autocar⁽⁴⁾
 - e) Poids lourd (plus de 12 tonnes)⁽⁵⁾
 - f) Semi-remorque⁽⁶⁾
 - g) Véhicule articulé⁽⁷⁾
7. Entreprise effectuant le transport/adresse:
8. Nationalité:
9. Conducteur:

⁽¹⁾ Véhicule à moteur affecté au transport de marchandises, ayant au moins quatre roues et un poids maximal excédant 3,5 tonnes mais n'excédant pas 12 tonnes (catégorie N2).

⁽²⁾ Tout véhicule qui est destiné à être attelé à un véhicule à moteur, à l'exclusion des semi-remorques, et qui, de par sa conception et son aménagement, est affecté au transport de marchandises: remorques d'une masse maximale dépassant 3,5 tonnes, mais ne dépassant pas 10 tonnes (catégorie O3); remorques d'une masse maximale dépassant 10 tonnes (catégorie O4).

⁽³⁾ Véhicule à moteur affecté au transport de marchandises, ayant un poids maximal excédant 3,5 tonnes (catégories N2, N3) attelé à une remorque (catégories O3 et O4).

⁽⁴⁾ Véhicule à moteur affecté au transport de personnes, ayant au moins quatre roues et comportant, outre le siège du conducteur, plus de huit places assises (catégories M2, M3).

⁽⁵⁾ Véhicule à moteur affecté au transport de marchandises, ayant au moins quatre roues et un poids maximal excédant 12 tonnes (catégorie N3).

⁽⁶⁾ Tout véhicule qui est destiné à être attelé à un véhicule à moteur d'une manière telle qu'une partie de cette semi-remorque repose sur le véhicule à moteur et qu'une partie substantielle de son poids ou du poids de son chargement soit supportée par ledit véhicule et qui, de par sa conception et son aménagement, est affecté au transport de marchandises (catégories O3 et O4).

⁽⁷⁾ Véhicule tracteur couplé à une semi-remorque.

10. Points contrôlés:

	contrôlés	non contrôlés	non conformes
a) dispositif de freinage et éléments du dispositif de freinage ⁽¹⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b) dispositif d'échappement ⁽¹⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c) opacité de la fumée (diesel) ⁽¹⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d) émissions gazeuses [essence, gaz naturel ou gaz de pétrole liquéfié (GPL)] ⁽¹⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e) système de direction	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
f) feux, dispositifs d'éclairage et de signalisation	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
g) roues/pneus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
h) suspension (défectuosités visibles)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
i) châssis (défectuosités visibles)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
j) tachygraphe (installation)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
k) limiteur de vitesse (installation)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
l) fuites de carburant et/ou d'huile	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

11. Résultats du contrôle:

Suspension de l'utilisation du véhicule
qui présente des défauts graves

12. Divers/observations

13. Autorité/agent ou inspecteur ayant effectué le contrôle

Signature de l'autorité, agent ou inspecteur ayant procédé au contrôle.

⁽¹⁾ Ces points font l'objet d'essais et/ou de contrôles spécifiques selon les modalités prévues à l'annexe II de la directive 2000/30/CE.

ANNEXE II

MODALITÉS CONCERNANT LES ESSAIS ET/OU CONTRÔLES CONCERNANT LES DISPOSITIFS DE FREINAGE ET LES ÉMISSIONS D'ÉCHAPPEMENT**1. Conditions spécifiques concernant les dispositifs de freinage**

Il est exigé que chaque partie du système de freinage et son mode d'action soient maintenus en parfait état de marche et soient correctement réglés.

Les freins du véhicule doivent remplir les fonctions de freinage suivantes:

- a) pour les véhicules à moteur et leurs remorques et semi-remorques, un frein de service capable de ralentir le véhicule et de l'arrêter de manière sûre, rapide et efficace, quels que soient son état de chargement et la déclivité de la route sur laquelle il circule;
- b) pour les véhicules à moteur et leurs remorques et semi-remorques, un frein de stationnement capable de maintenir le véhicule à l'arrêt, quels que soient son état de chargement et la déclivité de la route.

2. Conditions spécifiques concernant les émissions d'échappement**2.1. Véhicules équipés de moteurs à allumage commandé (essence)**

- a) Lorsque les émissions ne sont pas contrôlées par un système de régulation perfectionné tel qu'un catalyseur à trois voies et sonde lambda:
 1. inspection visuelle du système d'échappement afin de vérifier s'il ne présente pas de fuites;
 2. le cas échéant, inspection visuelle du système de régulation des émissions afin de vérifier si le véhicule est doté de l'équipement requis;
 3. après conditionnement raisonnable du moteur (en tenant compte des recommandations du constructeur), mesurage de la concentration des émissions de monoxyde de carbone (CO), le moteur tournant au ralenti (moteur débrayé).

La teneur maximale admissible en CO des gaz d'échappement ne doit pas excéder les valeurs suivantes:

- 4,5% vol. pour les véhicules immatriculés ou mis en circulation pour la première fois entre la date, fixée par les États membres, à partir de laquelle ces véhicules ont dû satisfaire à la directive 70/220/CEE⁽¹⁾ et le 1^{er} octobre 1986,
- 3,5% vol. pour les véhicules immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après le 1^{er} octobre 1986.

- b) Lorsque les émissions sont contrôlées par un système de régulation perfectionné tel qu'un catalyseur à trois voies et sonde lambda:
 1. inspection visuelle du système d'échappement afin de vérifier s'il ne présente pas de fuites et si toutes les pièces sont complètes;
 2. inspection visuelle du système de régulation des émissions afin de vérifier si le véhicule est doté de l'équipement requis;
 3. détermination de l'efficacité du système de contrôle des émissions par mesurage de la valeur lambda et de la teneur en CO des gaz d'échappement conformément au point 4;

⁽¹⁾ Directive 70/220/CEE du Conseil du 20 mars 1970 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux mesures à prendre contre la pollution de l'air par les émissions des véhicules à moteur (JO L 76 du 6.4.1970, p. 1). Directive modifiée en dernier lieu par la directive 1999/102/CE de la Commission (JO L 334 du 28.12.1999, p. 43).

4. émissions à la sortie du tuyau d'échappement — valeurs limites:

- mesures à effectuer moteur tournant au ralenti:
la teneur maximale admissible en CO des gaz d'échappement ne doit pas excéder 0,5 % vol.,
- mesures à effectuer au ralenti accéléré, vitesse du moteur (débrayé) au moins égale à 2 000 min⁻¹:
teneur en CO: au maximum 0,3 % vol.
Lambda: $1 \pm 0,03$ ou selon les spécifications du constructeur.

2.2. Véhicules équipés de moteurs à allumage par compression (Diesel)

Mesure de l'opacité des fumées en accélération libre (moteur débrayé, de la vitesse de ralenti à la vitesse de coupure de l'alimentation). Le niveau de concentration ne doit pas dépasser conformément à la directive 72/306/CEE ⁽¹⁾ les valeurs limites suivantes du coefficient d'absorption:

- moteurs Diesel à aspiration naturelle: 2,5 m⁻¹,
- moteurs Diesel turbocompressés: 3,0 m⁻¹

ou bien des valeurs équivalentes si l'on utilise un autre type d'appareil que celui répondant à ces exigences.

Ces dispositions ne sont pas applicables aux véhicules immatriculés ou mis en circulation pour la première fois avant le 1^{er} janvier 1980.

2.3. Appareillage de contrôle

Les émissions des véhicules sont contrôlées à l'aide d'appareils permettant de déterminer de manière précise le respect des valeurs limites prescrites ou mentionnées par le constructeur.

⁽¹⁾ Directive 72/306/CEE du Conseil du 2 août 1972 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux mesures à prendre contre les émissions de polluants provenant des moteurs Diesel destinés à la propulsion des véhicules (JO L 190 du 20.8.1972, p. 1). Directive modifiée en dernier lieu par la directive 97/20/CE de la Commission (JO L 125 du 16.5.1997, p. 2).

DIRECTIVE 2000/40/CE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**du 26 juin 2000****concernant le rapprochement des législations des États membres relatives au dispositif de protection contre l'encastrement à l'avant des véhicules à moteur et modifiant la directive 70/156/CEE du Conseil**

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 95,

vu la proposition de la Commission⁽¹⁾,

vu l'avis du Comité économique et social⁽²⁾,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité⁽³⁾,

considérant ce qui suit:

- (1) Dans sa décision 97/836/CE⁽⁴⁾, sur avis conforme du Parlement européen, le Conseil a autorisé la Communauté européenne à adhérer à l'accord de la Commission économique des Nations unies pour l'Europe 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 et les conditions de la reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions, conclu à Genève le 20 mars 1958, tel que révisé le 16 octobre 1995.
- (2) En adhérant audit accord, la Communauté a accepté une liste précise de règlements établie en vertu dudit accord. Cette liste comprend le règlement UN/ECE n° 93⁽⁵⁾ concernant les protections avant contre l'encastrement destinées aux véhicules utilitaires d'une masse supérieure à 3,5 tonnes.
- (3) Pour réduire le nombre des victimes d'accidents de la route en Europe, il est nécessaire d'introduire sans délai les mesures prévues par le règlement UN/ECE n° 93 dans la procédure de réception CE établie par la direc-

tive 70/156/CEE du Conseil⁽⁶⁾, afin d'améliorer la protection contre les blessures des occupants des voitures particulières et des fourgonnettes en cas de collision avec la partie avant des poids lourds, et de permettre aux constructeurs des dispositifs en question et des véhicules qui en sont équipés d'obtenir la réception CE si les exigences techniques dudit règlement sont respectées.

- (4) Conformément au principe de subsidiarité et au principe de proportionnalité tels qu'énoncés à l'article 5 du traité, les objectifs de la présente directive ne peuvent pas être réalisés de manière suffisante par les États membres étant donné l'ampleur et les effets de l'action proposée dans le secteur en question, et peuvent donc être mieux réalisés au niveau communautaire. La présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre l'objectif poursuivi, à savoir la réception CE.
- (5) La présente directive est l'une des directives particulières qui sont à respecter pour se conformer à la procédure de réception CE. Il convient donc d'appliquer à la présente directive les dispositions de la directive 70/156/CEE relative aux véhicules, systèmes, composants et entités techniques des véhicules.
- (6) Vu le nombre considérable d'accidents de la route impliquant des véhicules utilitaires d'une masse supérieure à 3,5 tonnes et, par conséquent, pour augmenter la sécurité routière, il importe que la présente directive rende obligatoires les dispositions concernant ces véhicules sans attendre que la réception CE pour cette catégorie soit complétée.
- (7) En conséquence, il convient de modifier la directive 70/156/CEE,

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

Aux fins de la présente directive, on entend par:

⁽¹⁾ JO C 89 du 30.3.1999, p. 11.

⁽²⁾ JO C 209 du 22.7.1999, p. 8.

⁽³⁾ Avis du Parlement européen du 27 octobre 1999 (JO C 154 du 5.6.2000, p. 50), position commune du Conseil du 27 mars 2000 (JO C 178 du 27.6.2000, p. 1) et décision du Parlement européen du 17 mai 2000.

⁽⁴⁾ JO L 346 du 17.12.1997, p. 78.

⁽⁵⁾ Commission économique des Nations unies pour l'Europe, document E/ECE/324.

⁽⁶⁾ JO L 42 du 23.2.1970, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 98/91/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 11 du 16.1.1999, p. 25).

- a) «véhicule»: tout véhicule à moteur tel que défini à l'annexe II, section A, de la directive 70/156/CEE;
- b) «dispositif de protection contre l'encastrement à l'avant»: tout dispositif de protection contre l'encastrement à l'avant qui est destiné à être un élément d'un véhicule et qui peut être réceptionné en tant qu'entité technique conformément à l'article 2 de la directive 70/156/CEE.

Article 2

1. À compter du 10 août 2001 ou, si la publication visée à l'article 3 est retardée au-delà du 10 février 2001, six mois après la date de ladite publication, les États membres ne peuvent, pour des motifs liés au dispositif de protection contre l'encastrement à l'avant de véhicules à moteur:

- a) ni refuser, pour un type de véhicule ou un type de dispositif de protection contre l'encastrement à l'avant en tant qu'entité technique distincte, d'octroyer la réception CE ou la réception de portée nationale;
- b) ni interdire l'immatriculation, la vente ou la mise en circulation des véhicules ou des dispositifs de protection contre l'encastrement à l'avant en tant qu'entités techniques,

si ces véhicules ou ces entités techniques sont conformes aux exigences de la présente directive.

2. À compter du 10 août 2003, s'il n'est pas satisfait aux exigences de la présente directive, les États membres:

- a) n'accordent plus la réception CE ou la réception de portée nationale d'un type de véhicule ou d'un type de dispositif de protection contre l'encastrement à l'avant en tant qu'entité technique;
- b) doivent refuser l'immatriculation, la vente et la mise en circulation des nouveaux véhicules ou des nouveaux dispositifs de protection contre l'encastrement à l'avant en tant qu'entités techniques

pour des motifs liés au dispositif de protection contre l'encastrement à l'avant.

3. Les dispositions administratives concernant la réception CE sont fixées à l'annexe I.

Le champ d'application de la présente directive ainsi que les exigences techniques à respecter pour obtenir la réception CE sont précisés à l'annexe II.

Article 3

Le règlement UN/ECE n° 93 de la Commission économique des Nations unies pour l'Europe est publiée au *Journal officiel des Communautés européennes* avant le 10 février 2001.

Article 4

La directive 70/156/CEE est modifiée comme suit:

1) L'annexe I est modifiée comme suit:

a) le point 2.3.4 est remplacé par le texte suivant:

«2.3.4. Largeur de l'essieu le plus en avant (mesurée à la partie la plus extérieure des pneumatiques, sans tenir compte du renflement des pneumatiques au voisinage du sol): ...»;

b) les points suivants sont insérés:

«9.22. Protection contre l'encastrement à l'avant

9.22.1. Dessins des parties du véhicule intervenant dans la protection contre l'encastrement à l'avant, à savoir dessin du véhicule et/ou du châssis indiquant l'emplacement et la fixation de l'essieu avant le plus large, et dessin de la fixation et/ou du montage du dispositif de protection contre l'encastrement à l'avant. Si la protection contre l'encastrement à l'avant n'est pas assurée par un dispositif spécial, le dessin doit faire clairement apparaître que les dimensions requises sont respectées: ...

9.22.2. Lorsque cette protection est assurée par un dispositif spécial, description complète et/ou dessin du dispositif de protection contre l'encastrement à l'avant (y compris fixations et support) ou numéro de réception, si ce dispositif a été réceptionné en tant qu'entité technique: ...».

2) L'annexe IV est modifiée comme suit:

a) Dans la partie I, le point suivant est ajouté:

Objet	Numéro de la directive	Journal officiel	Applicabilité											
			M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄		
«57. Dispositifs de protection contre l'encastrement à l'avant	2000/40/CE	L 203 du 10.8.2000, p. 9					X	X»						

b) Dans la partie II, le point suivant est ajouté:

Objet	Numéro du règlement de base	Série d'amendements	Supplément	Erratum ⁽²⁾
«57. Dispositifs de protection contre l'encastrement à l'avant	93	—	—	—»

Article 5

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive avant le 10 août 2001. Toutefois, si la publication visée à l'article 3 est retardée au-delà du 10 février 2001, les États membres s'acquittent de cette obligation dans les six mois suivant ladite publication. Ils en informent immédiatement la Commission.

Les États membres appliquent ces dispositions à partir du 10 août 2001 ou, si la publication visée à l'article 3 est retardée au-delà du 10 février 2001, six mois après ladite publication.

Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités des cas référencés sont arrêtées par les États membres.

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

Article 6

La présente directive entre en vigueur le jour de sa publication au *Journal officiel des Communautés européennes*.

Article 7

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Luxembourg, le 26 juin 2000.

Par le Parlement européen

La présidente
N. FONTAINE

Par le Conseil

Le président
J. COELHO

LISTE DES ANNEXES

- ANNEXE I: Dispositions administratives concernant la réception CE
- Appendice 1: Fiche de renseignements concernant un type de dispositif de protection contre l'encastrement à l'avant en tant qu'entité technique
- Appendice 2: Fiche de renseignements concernant un type de véhicule en ce qui concerne l'installation de dispositifs de protection contre l'encastrement à l'avant réceptionnés en tant qu'entités techniques
- Appendice 3: Fiche de renseignements relative à la réception CE d'un type de véhicule en ce qui concerne son dispositif de protection contre l'encastrement à l'avant
- Appendice 4: Modèle de fiche de réception CE (d'un type de dispositif de protection contre l'encastrement à l'avant en tant qu'entité technique)
- Appendice 5: Modèle de fiche de réception CE (d'un type de véhicule en ce qui concerne l'installation de dispositifs de protection contre l'encastrement à l'avant réceptionnés en tant qu'entités techniques)
- Appendice 6: Modèle de fiche de réception CE (d'un type de véhicule en ce qui concerne son dispositif de protection contre l'encastrement à l'avant)
- Appendice 7: Modèle de la marque de réception CE
- ANNEXE II: Champ d'application et exigences techniques
-

ANNEXE I

DISPOSITIONS ADMINISTRATIVES CONCERNANT LA RÉCEPTION CE

1. DEMANDE DE RÉCEPTION
 - 1.1. Demande de réception CE d'un type de dispositif de protection contre l'encastrement à l'avant en tant qu'entité technique
 - 1.1.1. La demande de réception CE conformément à l'article 3, paragraphe 4, de la directive 70/156/CEE d'un dispositif de protection contre l'encastrement à l'avant considéré comme une entité technique au sens de l'article 2 de la directive 70/156/CEE doit être introduite par le fabricant du dispositif de protection contre l'encastrement à l'avant.
 - 1.1.2. Un modèle de fiche de renseignements figure à l'appendice 1.
 - 1.1.3. Un échantillon représentatif du type de dispositif à réceptionner doit être présenté au service technique chargé des essais de réception. Ce service est autorisé à demander un deuxième échantillon s'il le juge nécessaire. Les échantillons doivent porter d'une manière claire et indélébile le nom ou la marque commerciale du demandeur et la désignation du type.
 - 1.2. Demande de réception CE d'un type de véhicule en ce qui concerne l'installation de dispositifs de protection contre l'encastrement à l'avant réceptionnés en tant qu'entités techniques
 - 1.2.1. La demande de réception CE conformément à l'article 3, paragraphe 1, de la directive 70/156/CEE doit être introduite par le constructeur du véhicule.
 - 1.2.2. Un modèle de fiche de renseignements figure à l'appendice 2.
 - 1.2.3. Un véhicule représentatif du type à réceptionner, ainsi qu'un dispositif de protection contre l'encastrement à l'avant à installer, réceptionné en tant qu'entité technique, doivent être présentés au service technique chargé des essais de réception.
 - 1.3. Demande de réception CE d'un type de véhicule en ce qui concerne son dispositif de protection contre l'encastrement à l'avant
 - 1.3.1. La demande de réception CE conformément à l'article 3, paragraphe 1, de la directive 70/156/CEE doit être introduite par le constructeur du véhicule.
 - 1.3.2. Un modèle de fiche de renseignements figure à l'appendice 3.
 - 1.3.3. Un véhicule représentatif du type à réceptionner doit être présenté au service technique chargé des essais de réception.
2. OCTROI DE LA RÉCEPTION CE
 - 2.1. La réception CE est accordée conformément à l'article 4, paragraphe 3, et, le cas échéant, à l'article 4, paragraphe 4, de la directive 70/156/CEE lorsqu'il est satisfait aux prescriptions à respecter.
 - 2.2. Un modèle de fiche de réception CE figure:
 - 2.2.1. à l'appendice 4 pour la réception d'un dispositif de protection contre l'encastrement à l'avant en tant qu'entité technique;

- 2.2.2. à l'appendice 5 pour la réception d'un type de véhicule en ce qui concerne l'installation d'un dispositif de protection contre l'encastrement à l'avant réceptionné en tant qu'entité technique;
- 2.2.3. à l'appendice 6 pour la réception d'un type de véhicule en ce qui concerne son dispositif de protection contre l'encastrement à l'avant.
- 2.3. Un numéro de réception conforme aux dispositions de l'annexe VII de la directive 70/156/CEE est attribué pour chaque type de dispositif de protection contre l'encastrement à l'avant ou pour chaque type de véhicule réceptionné. Le même numéro ne peut être attribué par un même État membre à un autre type de dispositif de protection contre l'encastrement à l'avant ou de véhicule.

3. MARQUE DE RÉCEPTION CE POUR LES ENTITÉS TECHNIQUES

- 3.1. Chaque dispositif de protection contre l'encastrement à l'avant conforme au type réceptionné dans les conditions de la présente directive doit porter une marque de réception CE.
- 3.2. Cette marque consiste en un rectangle à l'intérieur duquel figure la lettre «e» suivie du code de l'État membre qui a accordé la réception, soit:
- | | | | |
|----|---------------------|----|--------------------|
| 1 | pour l'Allemagne | 12 | pour l'Autriche |
| 2 | pour la France | 13 | pour le Luxembourg |
| 3 | pour l'Italie | 17 | pour la Finlande |
| 4 | pour les Pays-Bas | 18 | pour le Danemark |
| 5 | pour la Suède | 21 | pour le Portugal |
| 6 | pour la Belgique | 23 | pour la Grèce |
| 9 | pour l'Espagne | 24 | pour l'Irlande |
| 11 | pour le Royaume-Uni | | |

Elle doit également inclure, à côté du rectangle, le «nombre identifiant la réception de base» figurant dans la section 4 du numéro de réception visé à l'annexe VII de la directive 70/156/CEE, précédé des deux chiffres indiquant le numéro séquentiel attribué à la modification technique la plus récente apportée à la directive 2000/40/CE à la date où la réception CE a été accordée. Dans la présente directive, le numéro séquentiel est 00.

- 3.3. La marque de réception CE doit être fixée sur le dispositif de protection contre l'encastrement à l'avant d'une façon indélébile et clairement lisible même lorsque le dispositif est monté sur le véhicule.
- 3.4. Un exemple de la marque de réception CE figure à l'appendice 7.

4. MODIFICATION DU TYPE ET RÉVISION DES RÉCEPTIONS

- 4.1. Les dispositions de l'article 5 de la directive 70/156/CEE s'appliquent en cas de modification d'un type de véhicule réceptionné en application de la présente directive.

5. CONFORMITÉ DE LA PRODUCTION

- 5.1. Des mesures visant à assurer la conformité de la production doivent être prises conformément aux dispositions de l'article 10 de la directive 70/156/CEE.

Appendice 1

FICHE DE RENSEIGNEMENTS N° ...

concernant la réception CE d'un type de dispositif de protection contre l'encastrement à l'avant en tant qu'entité technique*(Directive 2000/40/CE, modifiée en dernier lieu par la directive .../.../CE)*

Les informations figurant ci-après sont, le cas échéant, fournies en triple exemplaire et sont accompagnées d'une liste des éléments inclus. Les dessins sont, le cas échéant, fournis à une échelle appropriée et avec suffisamment de détails en format A4 ou sur dépliant de ce format. Les photographies éventuelles doivent être suffisamment détaillées.

Si les systèmes, composants ou entités techniques ont des fonctions à commande électronique, des informations concernant leurs performances sont fournies.

0. GÉNÉRALITÉS
- 0.1. Marque (raison sociale du constructeur):
- 0.2. Type:
- 0.5. Nom et adresse du constructeur:
- 0.7. Pour les composants ou entités techniques, emplacement et moyen de fixation de la marque de réception CE:
- 0.8. Adresse des ateliers de montage:
1. CONSTITUTION GÉNÉRALE DU OU DES VÉHICULES
- sur lesquels le dispositif est destiné à être installé, dans la mesure où elle concerne le dispositif de protection contre l'encastrement à l'avant
- 1.1. Type du ou des véhicules et catégorie⁽¹⁾ (si nécessaire):
- 1.2. Masse en charge maximale techniquement admissible:
2. CONSTITUTION GÉNÉRALE DU DISPOSITIF
- 2.1. Description complète et/ou dessin du dispositif de protection contre l'encastrement à l'avant (y compris le montage et l'installation):
- 2.2. Restrictions éventuelles concernant l'utilisation et prescriptions de montage:
- 2.3. Emplacement sur le dispositif des points d'application des forces d'essai:

Date, fichier

(¹) Au sens de l'annexe II, partie A, de la directive 70/156/CEE.

Appendice 2

FICHE DE RENSEIGNEMENTS N° ...

conforme à l'annexe I de la directive 70/156/CEE du Conseil ⁽¹⁾ relative à la réception CE d'un type de véhicule en ce qui concerne l'installation de dispositifs de protection contre l'encastrement à l'avant réceptionnés en tant qu'entités techniques

(Directive 2000/40/CE, modifiée en dernier lieu par la directive .../.../CE)

Les informations figurant ci-après sont, le cas échéant, fournies en triple exemplaire et sont accompagnées d'une liste des éléments inclus. Les dessins sont, le cas échéant, fournis à une échelle appropriée et avec suffisamment de détails en format A4 ou sur dépliant de ce format. Les photographies éventuelles doivent être suffisamment détaillées.

Si les systèmes, composants ou entités techniques ont des fonctions à commande électronique, des informations concernant leurs performances sont fournies.

0. GÉNÉRALITÉS
- 0.1. Marque (raison sociale du constructeur):
- 0.2. Type:
- 0.2.1. Dénomination(s) commerciale(s) (le cas échéant):
- 0.3. Moyen d'identification du type, s'il est indiqué sur le véhicule ^(b):
- 0.3.1. Emplacement de ces inscriptions:
- 0.4. Catégorie du véhicule ^(c):
- 0.5. Nom et adresse du constructeur:
- 0.8. Adresse des ateliers de montage:
1. CONSTITUTION GÉNÉRALE DU VÉHICULE
- 1.1. Photographies et/ou dessins d'un véhicule représentatif:
2. MASSES ET DIMENSIONS ^(e)
(kg et mm) (éventuellement référence aux croquis)
- 2.3.4. Largeur de l'essieu le plus en avant (mesurée à la partie la plus extérieure des pneumatiques, sans tenir compte du renflement des pneumatiques au voisinage du sol):
- 2.8. Masse en charge maximale techniquement admissible déclarée par le constructeur ^(v) (masse maximale et masse minimale pour chaque variante):

⁽¹⁾ La numérotation des points et les notes de bas de pages utilisées dans la présente fiche de renseignements correspondent à celles définies à l'annexe I de la directive 70/156/CEE. Les points n'intéressant pas la présente directive sont omis.

9. CARROSSERIE
- 9.1. Type de carrosserie:
- 9.2. Matériaux et modes de construction:
- 9.22. Protection contre l'encastrement à l'avant
- 9.22.1. Dessins des parties du véhicule intervenant dans la protection contre l'encastrement à l'avant, à savoir dessin du véhicule et/ou du châssis indiquant l'emplacement et la fixation de l'essieu avant le plus large, et dessin de la fixation et/ou du montage du dispositif de protection contre l'encastrement à l'avant. Si la protection contre l'encastrement à l'avant n'est pas assurée par un dispositif spécial, le dessin doit faire clairement apparaître que les dimensions requises sont respectées:
- 9.22.2. Lorsque cette protection est assurée par un dispositif spécial, description complète et/ou dessin dudit dispositif (y compris fixations et support) ou numéro de réception, si ce dispositif a été réceptionné en tant qu'entité technique:

Date, fichier

Appendice 3

FICHE DE RENSEIGNEMENTS N° ...

conforme à l'annexe I de la directive 70/156/CEE du Conseil ⁽¹⁾ relative à la réception CE d'un type de véhicule en ce qui concerne son dispositif de protection contre l'encastrement à l'avant

(Directive 2000/40/CE, modifiée en dernier lieu par la directive .../.../CE)

Les informations figurant ci-après sont, le cas échéant, fournies en triple exemplaire et sont accompagnées d'une liste des éléments inclus. Les dessins sont, le cas échéant, fournis à une échelle appropriée et avec suffisamment de détails en format A4 ou sur dépliant de ce format. Les photographies éventuelles doivent être suffisamment détaillées.

Si les systèmes, composants ou entités techniques ont des fonctions à commande électronique, des informations concernant leurs performances sont fournies.

0. GÉNÉRALITÉS

0.1. Marque (raison sociale du constructeur):

0.2. Type:

0.2.1. Dénomination(s) commerciale(s) (le cas échéant):

0.3. Moyen d'identification du type, s'il est indiqué sur le véhicule ^(b):

0.3.1. Emplacement de ces inscriptions:

0.4. Catégorie du véhicule ^(c):

0.5. Nom et adresse du constructeur:

0.8. Adresse des ateliers de montage:

1. CONSTITUTION GÉNÉRALE DU VÉHICULE

1.1. Photographies et/ou dessins d'un véhicule représentatif:

2. MASSES ET DIMENSIONS ^(e)
(kg et mm) (éventuellement référence aux croquis)

2.3.4. Largeur de l'essieu le plus en avant (mesurée à la partie la plus extérieure des pneumatiques, sans tenir compte du renflement des pneumatiques au voisinage du sol):

2.8. Masse en charge maximale techniquement admissible déclarée par le constructeur ^(f) (masse maximale et masse minimale pour chaque variante):

⁽¹⁾ La numérotation des points et les notes de bas de pages utilisées dans la présente fiche de renseignements correspondent à celles définies à l'annexe I de la directive 70/156/CEE. Les points n'intéressant pas la présente directive sont omis.

9. CARROSSERIE
- 9.1. Type de carrosserie:
- 9.2. Matériaux et modes de construction:
- 9.22. Protection contre l'encastrement à l'avant
- 9.22.1. Dessins des parties du véhicule intervenant dans la protection contre l'encastrement à l'avant, à savoir dessin du véhicule et/ou du châssis indiquant l'emplacement et la fixation de l'essieu avant le plus large, et dessin de la fixation et/ou du montage du dispositif de protection contre l'encastrement à l'avant. Si la protection contre l'encastrement à l'avant n'est pas assurée par un dispositif spécial, le dessin doit faire clairement apparaître que les dimensions requises sont respectées:
- 9.22.2. Lorsque cette protection est assurée par un dispositif spécial, description complète et/ou dessin dudit dispositif (y compris fixations et support) ou numéro de réception, si ce dispositif a été réceptionné en tant qu'entité technique:
- 9.22.3. Position sur le dispositif des points d'application des forces d'essai:

Date, fichier

Appendice 4

MODÈLE

[format maximal: A4 (210 mm × 297 mm)]

FICHE DE RÉCEPTION CE

Cachet de l'administration

Communication concernant:

- la réception⁽¹⁾,
- l'extension de la réception⁽¹⁾,
- le refus de la réception⁽¹⁾,
- le retrait de la réception⁽¹⁾,

d'un type de véhicule/composant/entité technique⁽¹⁾ en vertu de la directive .../.../CE, modifiée en dernier lieu par la directive .../.../CE.

Numéro de réception:

Motif de l'extension:

PARTIE I

0.1. Marque (raison sociale du constructeur):

0.2. Type:

0.3. Moyens d'identification du type, s'il est indiqué sur le véhicule/composant/entité technique⁽¹⁾/⁽²⁾:
.....

0.3.1. Emplacement de ces inscriptions:

0.4. Catégorie du véhicule⁽¹⁾/⁽³⁾:

0.5. Nom et adresse du constructeur:

0.7. Dans le cas de composants et d'entités techniques, emplacement et méthode de fixation de la marque de réception CE:

0.8. Adresse des ateliers de montage:

⁽¹⁾ Biffer la mention inutile.⁽²⁾ Si les moyens d'identification du type contiennent des caractères n'intéressant pas la description des types de véhicule, de composant ou d'entité technique couverts par la présente fiche de réception, il importe de les indiquer dans la documentation par le symbole «?» (par exemple: ABC??123??).⁽³⁾ Au sens de l'annexe II, partie A, de la directive 70/156/CEE.

PARTIE II

1. Informations complémentaires (le cas échéant): voir *addenda*
2. Service technique chargé de la réalisation des essais:
3. Date du compte rendu des essais:
4. Numéro du procès-verbal d'essai:
5. Remarques (le cas échéant): voir *addenda*
6. Lieu:
7. Date:
8. Signature:
9. L'index du dossier de réception présenté aux autorités compétentes, qui peut être obtenu sur demande, est joint.

Addenda

à la fiche de réception CE n° ... concernant la réception d'un type de dispositif de protection contre l'encastrement à l'avant en tant qu'entité technique

(directive 2000/40/CE, modifiée en dernier lieu par la directive .../.../CE)

1. Renseignements complémentaires
 - 1.1. Structure
 - 1.1.1. Matériaux:
 - 1.1.2. Moyen de fixation:
 - 1.1.3. Dimensions du dispositif:
 - 1.2. Masse en charge maximale techniquement admissible du ou des véhicules sur lesquels le dispositif est destiné à être monté:
 - 1.3. Restrictions à l'utilisation du dispositif (le cas échéant):
 - 1.4. Déformations maximales horizontale et verticale d'un point d'essai quelconque pendant et après l'application des forces d'essai:
5. Remarques:

Appendice 5

MODÈLE

[format maximal: A4 (210 mm × 297 mm)]

FICHE DE RÉCEPTION CE

Cachet de l'administration

Communication concernant:

- la réception⁽¹⁾,
- l'extension de la réception⁽¹⁾,
- le refus de la réception⁽¹⁾,
- le retrait de la réception⁽¹⁾,

d'un type de véhicule/composant/entité technique⁽¹⁾ en vertu de la directive .../.../CE, modifiée en dernier lieu par la directive .../.../CE.

Numéro de réception:

Motif de l'extension:

PARTIE I

0.1. Marque (raison sociale du constructeur):

0.2. Type:

0.3. Moyens d'identification du type, s'il est indiqué sur le véhicule/composant/entité technique⁽¹⁾⁽²⁾:
.....

0.3.1. Emplacement:

0.4. Catégorie du véhicule⁽¹⁾⁽³⁾:

0.5. Nom et adresse du constructeur:

⁽¹⁾ Biffer les mentions inutiles.

⁽²⁾ Si les moyens d'identification du type contiennent des caractères n'intéressant pas la description des types de véhicule, de composant ou d'entité technique couverts par la présente fiche de réception, il importe de les indiquer dans la documentation par le symbole «?» (par exemple: ABC??123??).

⁽³⁾ Au sens de l'annexe II, partie A, de la directive 70/156/CEE.

0.7. Dans le cas de composants et d'entités techniques, emplacement et méthode de fixation de la marque de réception CE:

0.8. Adresse des ateliers de montage:

PARTIE II

1. Renseignements complémentaires (si nécessaire): voir *addenda*

2. Service technique responsable de l'exécution des essais:

3. Date du procès-verbal d'essai:

4. Numéro du procès-verbal d'essai:

5. Observations éventuelles: voir *addenda*

6. Lieu:

7. Date:

8. Signature:

9. L'index du dossier de réception déposé auprès de l'autorité compétente en matière de réception figure en annexe; le dossier peut être obtenu sur demande.

Addenda

à la fiche de réception CE n° ... concernant la réception d'un type de véhicule en ce qui concerne l'installation d'un dispositif de protection contre l'encastrement à l'avant réceptionné en tant qu'entité technique

(directive 2000/40/CE, modifiée en dernier lieu par la directive .../.../CE)

1. Renseignements complémentaires

1.4. Masse du véhicule présenté et masse sur chaque essieu:

1.4.1. Essieu avant:

1.4.2. Essieu arrière:

1.4.3. Total:

1.5. Numéro de réception du dispositif de protection contre l'encastrement à l'avant:

5. Remarques: (par exemple: applicable aussi bien aux véhicules à conduite à gauche qu'aux véhicules à conduite à droite).

Appendice 6

MODÈLE

[format maximal: A4 (210 mm × 297 mm)]

FICHE DE RÉCEPTION CE

Cachet de l'administration

Communication concernant:

- la réception⁽¹⁾,
- l'extension de la réception⁽¹⁾,
- le refus de la réception⁽¹⁾,
- le retrait de la réception⁽¹⁾

d'un type de véhicule/composant/entité technique⁽¹⁾ en vertu de la directive .../.../CE, modifiée en dernier lieu par la directive .../.../CE.

Numéro de réception:

Motif de l'extension:

PARTIE I

0.1. Marque (raison sociale du constructeur):

0.2. Type:

0.3. Moyens d'identification du type, s'il est indiqué sur le véhicule/composant/entité technique⁽¹⁾⁽²⁾:
.....

0.3.1. Emplacement:

0.4. Catégorie du véhicule⁽¹⁾⁽³⁾:

0.5. Nom et adresse du constructeur:

0.7. Dans le cas de composants et d'entités techniques, emplacement et méthode de fixation de la marque de réception CE:

0.8. Adresse des ateliers de montage:

⁽¹⁾ Biffer les mentions inutiles.⁽²⁾ Si les moyens d'identification du type contiennent des caractères n'intéressant pas la description des types de véhicule, de composant ou d'entité technique couverts par la présente fiche de réception, il importe de les indiquer dans la documentation par le symbole «?» (par exemple: ABC??123??).

PARTIE II

1. Renseignements complémentaires (si nécessaire): voir *addenda*
2. Service technique responsable de l'exécution des essais:
3. Date du procès-verbal d'essai:
4. Numéro du procès-verbal d'essai:
5. Observations éventuelles: voir *addenda*
6. Lieu:
7. Date:
8. Signature:
9. L'index du dossier de réception déposé auprès de l'autorité compétente en matière de réception figure en annexe; le dossier peut être obtenu sur demande.

Addenda

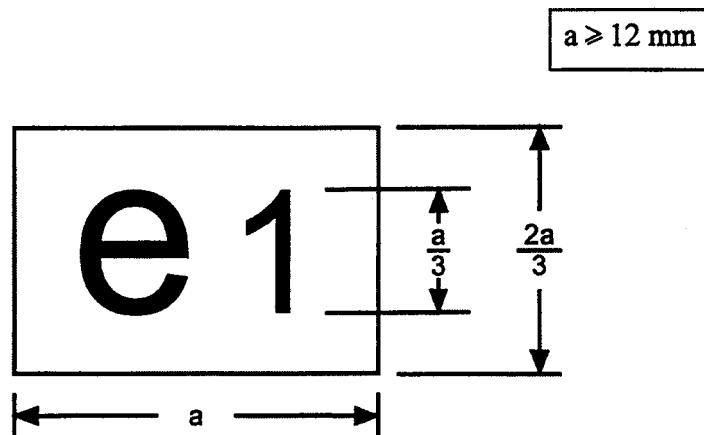
à la fiche de réception CE n° ... concernant la réception d'un véhicule en ce qui concerne son dispositif de protection contre l'encastrement à l'avant

(directive 2000/40/CE, modifiée en dernier lieu par la directive .../.../CE)

1. Renseignements complémentaires
 - 1.1. Brève description du type de véhicule en ce qui concerne les composants assurant la protection frontale:
 - 1.4. Masse du véhicule présenté et masse sur chaque essieu
 - 1.4.1. Essieu avant:
 - 1.4.2. Essieu arrière:
 - 1.4.3. Total:
 - 1.5. Déformations maximales horizontale et verticale d'un point d'essai quelconque pendant et après l'application des forces d'essai:
5. Remarques: (par exemple: applicable aussi bien aux véhicules à conduite à gauche qu'aux véhicules à conduite à droite).

Appendice 7

MODÈLE DE LA MARQUE DE RÉCEPTION CE



00 2439 $\frac{a}{3}$

Le dispositif de protection contre l'encastrement à l'avant qui porte la marque de réception CE figurant ci-dessus est un dispositif réceptionné en Allemagne (e 1) sous le numéro de réception de base 2439 sur la base de la présente directive (00).

Ces chiffres ne sont donnés qu'à titre d'exemple.

ANNEXE II

CHAMP D'APPLICATION ET EXIGENCES TECHNIQUES

1. CHAMP D'APPLICATION

1.1. La présente directive s'applique:

1.1.1. aux dispositifs de protection contre l'encastrement à l'avant en tant qu'entités techniques destinés à être montés sur des véhicules des catégories N₂ et N₃ ⁽¹⁾;

1.1.2. aux véhicules des catégories N₂ et N₃ en ce qui concerne l'installation de dispositifs de protection contre l'encastrement à l'avant réceptionnés en tant qu'entités techniques;

1.1.3. aux véhicules des catégories N₂ et N₃ en ce qui concerne leurs dispositifs de protection contre l'encastrement à l'avant.

1.2. Les véhicules de la catégorie N₂ dont la masse maximale ne dépasse pas 7,5 tonnes ne doivent respecter que l'exigence d'une garde au sol de 400 mm dans la présente directive.

1.3. Les exigences de la présente directive ne s'appliquent pas:

1.3.1. aux véhicules tous terrains des catégories N₂ et N₃;

1.3.2. aux véhicules qui, par leur fonction, ne peuvent satisfaire aux exigences applicables.

2. DÉFINITIONS

Aux fins de la présente directive, on entend par:

2.1. «masse maximale» du véhicule, la masse en charge maximale techniquement admissible définie au point 2.8 de l'annexe I de la directive 70/156/CEE;

2.2. «véhicule à vide», le véhicule en ordre de marche ayant la masse définie au point 2.6 de l'annexe I de la directive 70/156/CEE;

2.3. «type de dispositif de protection contre l'encastrement à l'avant», des dispositifs ne présentant pas entre eux de différence quant aux caractéristiques essentielles telles que la forme, les dimensions, les fixations, le matériel et les marques cités au point 1.1.3 de l'annexe I;

2.4. «protection contre l'encastrement à l'avant», la présence à l'avant du véhicule:

soit d'un dispositif spécial de protection contre l'encastrement à l'avant

soit d'une partie de la carrosserie, d'éléments du châssis ou d'autres éléments qui, en vertu de leur forme et de leurs caractéristiques, peuvent être considérés comme faisant fonction de dispositif de protection contre l'encastrement à l'avant;

2.5. «type de véhicule», des véhicules ne différant pas entre eux sur des aspects essentiels, tels que:

2.5.1. la largeur de l'essieu le plus en avant mesurée aux points extrêmes extérieurs des pneus, à l'exclusion du renflement des pneumatiques près du sol,

⁽¹⁾ Au sens de l'annexe II, partie A, de la directive 70/156/CEE.

- 2.5.2. la structure, les dimensions, la forme et les matériaux de l'avant du véhicule dans la mesure où ils ont une incidence sur les prescriptions contenues dans la partie appropriée de la présente directive,
- 2.5.3. le dispositif réceptionné de protection contre l'encastrement à l'avant monté sur le véhicule,
- 2.5.4. la masse maximale.

3. EXIGENCES TECHNIQUES

Les exigences techniques à respecter pour obtenir la réception conformément à la présente directive sont celles définies aux paragraphes 6, 8 et 10, ainsi qu'à l'annexe 5 du règlement UN/ECE n° 93 de la Commission économique des Nations unies pour l'Europe, sous réserve des exceptions suivantes:

- 3.1. Au point 8.2, l'expression «communication document contained in annex 1» correspond à «EC type-approval certificate contained in Annex I, Appendix 5».
 - 3.2. Au point 8.3, les termes entre crochets «(annex 1, item 9)» correspondent à «(Annex I, Appendix 1, Addendum, paragraph 1.4)».
 - 3.3. Au point 8.6, les termes entre crochets «(annex 1, item 8)» correspondent à «(Annex I, Appendix 1, paragraph 2.3)».
 - 3.4. À l'annexe V, point 3.5.1, l'expression «For applications pursuant to Part III» correspond à «For applications pursuant to Annex I, paragraph 1.3».
-