



Ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV)

Modification du «\$SmartDocumentDate»

*Le Conseil fédéral suisse
arrête :*

I

L'ordonnance du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers¹ est modifiée comme suit :

Remplacement d'expressions

¹ Dans tout l'acte, sauf à l'annexe 2, « règlement (CE) n° 661/2009 » est remplacé par « règlement (UE) 2019/2144 ».

^{2 à 8} Ne concerne que le texte italien.

Art. 3, al. 3, let. e et n

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

- e. ORN pour l'ordonnance du 7 novembre 2007 sur les routes nationales² ;
- n. PrSV pour l'ordonnance du 19 mai 2010 sur la sécurité des produits³ ;

Art. 4, al. 1 et 4

¹ Les véhicules déjà en circulation lors de l'entrée en vigueur d'une modification de la présente ordonnance doivent être conformes au moins aux exigences déterminantes pour eux en Suisse au moment de leur première mise en circulation. Les dispositions transitoires qui prévoient une obligation d'équipement sont réservées.

¹ RS 741.41
² RS 725.111
³ RS 930.111

⁴ En cas de montage, sur un véhicule mis en circulation avant le 1^{er} janvier 1997, d'une unité de propulsion qui ne date pas de l'époque du véhicule, il faut :

- a. pour un moteur à allumage commandé, que les émissions de gaz d'échappement satisfassent au minimum les exigences déterminantes en Suisse depuis le 1^{er} octobre 1996 pour le genre de véhicules concerné ;
- b. pour un système de propulsion électrique, que la sécurité électrique satisfasse au minimum les exigences du règlement CEE-ONU n° 100 dans sa version initiale, en dérogation à l'art. 3a, al. 1, et que la résistance des batteries montées soit conforme, en dérogation à l'art. 3a, al. 1, à celles du chap. 17.4.6 du règlement CEE-ONU n° 67 tel qu'amendé par la série 03 d'amendements ainsi que de l'annexe 5 du règlement CEE-ONU n° 115 tel qu'amendé par la série 01 d'amendements, par analogie ; pour l'examen de la sécurité électrique du montage des composants certifiés et pour celui de la compatibilité électromagnétique (art. 80, al. 3), les organes d'expertise reconnus (art. 17 ORT⁴) peuvent s'écarter de la procédure visée dans les règlements CEE-ONU déterminants si le niveau de protection offert est équivalent.

Art. 7, al. 5 et 7

⁵ La « charge utile » équivaut à la différence entre le poids total et le poids à vide.

⁷ *Abrogé*

Art. 9, al. 5

⁵ Sont réputés « véhicules agricoles et forestiers » les tracteurs, les chariots à moteur, les voitures automobiles de travail, les monoaxes et les remorques qui sont utilisés uniquement pour les besoins d'une exploitation agricole ou forestière, ou d'une exploitation similaire (art. 86 OCR⁵) et qui ne dépassent pas les vitesses déterminantes pour la classification visées à l'art. 161 pour les véhicules automobiles et à l'art. 207 pour les remorques.

Art. 11, al. 1

¹ Sont réputées « voitures automobiles de transport » les voitures automobiles affectées au transport de personnes ou de choses, ainsi que les voitures automobiles tractant des remorques. Les voitures automobiles dont la carrosserie sert de local (atelier, magasin, cuisine, local d'exposition, bureau, laboratoire, salle de contrôle, etc.) sont assimilées aux voitures automobiles affectées au transport de choses. Sont assimilées à des voitures automobiles affectées au transport de personnes et servant d'habitation, à condition qu'elles ne comptent pas plus de 9 places assises (conducteur compris), les voitures automobiles dans lesquelles au moins trois quarts du volume disponible (poste de conduite et compartiment des bagages compris) sont aménagés en espace habitable et conçu pour le transport de personnes

⁴ RS 741.511

⁵ RS 741.11

Art. 13, al. 1 et 2, let. a, b et c

¹ Les « voitures automobiles de travail » sont, pour autant qu'il ne s'agisse pas de voitures automobiles de transport (art. 11), des voitures automobiles :

- a. construites pour faire un travail ou sur lesquelles des machines servant à faire un travail sont installées à demeure, et
- b. dont les charges maximales sont les suivantes :
 1. une charge utile ou un poids remorquable pour des pièces, de l'outillage, du carburant et des matières consommables de la machine jusqu'à 10 % du poids total,
 2. un poids remorquable jusqu'à 2000 kg et une charge du timon jusqu'à 150 kg pour un véhicule automobile ou une charge utile jusqu'à 150 kg pour un motorcycle en vue des déplacements du personnel de service lorsque les voitures sont en mode stationnaire pour la réalisation des travaux.

² Sont assimilées aux voitures automobiles de travail :

- a. les voitures automobiles au sens de l'al. 1 :
 1. qui permettent le chargement et le transport provisoires d'une marchandise spécifique, qui est mécaniquement transformée ou utilisée durant le processus de travail, ou résulte du travail exécuté, et
 2. pour lesquelles la somme de la charge utile et du poids remorquable atteint 25 % du poids total au plus, mais n'excède pas 4000 kg ;
- b. les voitures automobiles qui servent au transport de matériaux sur des chantiers continus et délimités, mais pas entièrement fermés à la circulation, et qui effectuent des transferts uniquement à vide ;
- c. les voitures automobiles équipées d'engins de travail pour l'entretien courant de l'infrastructure sur le profil type au sens de l'ORN⁶ et transportant, sur de courtes distances, des matériaux qu'elles chargent ou déchargent en roulant sans l'aide de personnel de service à l'extérieur du véhicule ;

Art. 19, al. 1

¹ Les « remorques » sont des véhicules construits pour être tractés par d'autres véhicules auxquels elles sont reliées au moyen d'un dispositif d'attelage pivotant approprié. Les dispositifs d'attelage montés sur roues ne sont pas considérés comme des remorques.

Art. 22, al. 1 et 2, let. a, c et d

¹ Les « remorques de travail » sont, pour autant qu'il ne s'agisse pas de remorques de transport (art. 20), des remorques :

- a. construites pour faire un travail ou sur lesquelles des machines servant à faire un travail sont installées à demeure, et

- b. dont la charge utile pour des pièces, de l'outillage, du carburant et des matières consommables de la machine ne dépasse pas 10 % de la charge par essieu totale admise.
- ² Leur sont assimilées les remorques :
- a. au sens de l'al. 1,
 - 1. dotées d'une capacité de chargement permettant de charger ou décharger une marchandise produite ou nécessaire durant le processus de travail, qui est mécaniquement transformée ou utilisée durant ce dernier, ou résulte du travail exécuté, et
 - 2. dont la charge utile ne dépasse pas les deux tiers de la charge par essieu totale admise ;
 - c. qui n'ont pas de fonction de travail propre, mais complètent celle du véhicule tracteur et sont munis d'équipements spécifiques à cet effet ;
 - d. équipées d'engins de travail pour l'entretien courant de l'infrastructure sur le profil type au sens de l'ORN⁷ et transportant, sur de courtes distances, des matériaux qu'elles chargent ou déchargent en roulant sans l'aide de personnel de service à l'extérieur du véhicule ;

Art. 27, al. 1^{ter}

Ne concerne que le texte italien.

Art. 33, al. 2, let. c, ch. 2, et e, ch. 8

² Les contrôles sont effectués aux intervalles suivants :

- c. cinq ans, mais au plus tard six ans après la première mise en circulation, pour la première fois, puis trois ans après, et ensuite tous les deux ans sur :
 - 2. les motocycles, à l'exception des luges à moteur,
- e. cinq ans après la première mise en circulation, pour la première fois, puis tous les cinq ans, sur :
 - 8. les luges à moteur.

Art. 34, al. 2, partie introductive et let. b, f et h

² Le détenteur est tenu de notifier à l'autorité d'immatriculation les transformations apportées aux véhicules. Les véhicules transformés doivent être soumis à un contrôle subséquent selon un système défini conjointement par les cantons. Sont notamment visés :

- b. les modifications des dimensions et du poids ;
- f. les roues non réceptionnées pour le type de véhicule considéré, à l'exception des roues des véhicules des catégories M₁ et N₁ dont seul le déport est modifié dans les limites prévues par le constructeur pour les différentes options ;

⁷ RS 725.111

- h. le montage d'un dispositif d'attelage (art. 91, al. 1) ;

Art. 38, al. 1, let. h et s, I^{bis}, let. o, et 3

¹ La longueur du véhicule se mesure sur les parties extérieures fixes du véhicule, à l'exclusion des :

- h. systèmes de protection frontale des véhicules des catégories M₁ et N₁, pour autant qu'ils soient conformes au règlement (UE) 2019/2144 ;
- s. dispositifs escamotables ou rétractables visant à atténuer la résistance à l'air sur les voitures automobiles lourdes, les minibus et les remorques des catégories O₃ et O₄, pour autant que ces dispositifs soient conformes au règlement (UE) 2019/2144 ;

^{1bis} La largeur du véhicule se mesure sur les parties extérieures fixes du véhicule, à l'exclusion des :

- o. dispositifs escamotables ou rétractables visant à atténuer la résistance à l'air sur les voitures automobiles lourdes, les minibus et les remorques des catégories O₃ et O₄, pour autant que ces dispositifs soient conformes au règlement (UE) 2019/2144 ;

³ *Abrogé*

Art. 39, al. 1, let. b

¹ S'agissant des véhicules des catégories M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ et O₄, il est possible d'utiliser les dimensions et les poids fixés dans les réglementations ci-après comme caractéristiques techniques déterminantes, même s'ils divergent des prescriptions suisses :

- b. règlement (UE) 2019/2144.

Art. 40, al. 3

³ Le débordement des véhicules des catégories N, M₂ et M₃ doit satisfaire aux exigences du règlement (UE) 2019/2144.

Art. 45, al. 2

² Les plaques de contrôle et les signes distinctifs de nationalité doivent être fixés de manière à être bien lisibles et le plus verticalement possible. L'inclinaison peut atteindre au maximum 30° vers le haut et 15° vers le bas. Le bord inférieur doit se trouver à une distance du sol d'au moins 0,20 m et le bord supérieur doit se situer à une distance du sol d'au maximum 1,50 m, pour autant que des raisons techniques ou les exigences de l'utilisation ne s'y opposent pas. La plaque de contrôle arrière doit être lisible dans l'axe longitudinal du véhicule et de chaque côté de celui-ci dans un angle de 30°. Si le règlement d'exécution (UE) 2021/535 prévoit d'autres exigences pour la fixation des plaques de contrôle sur les véhicules des catégories M, N et O, ce sont elles qui s'appliquent.

Art. 56, al. 3

³ Un élargissement de la voie obtenu exclusivement en montant des entretoises ou des roues qui présentent un déport différent et n'ont pas été homologuées avec le véhicule est admissible sans déclaration du constructeur automobile attestant que le véhicule s'y prête, pour autant que la voie ne soit pas modifiée de plus de 2 % au total. On se fonde sur la voie d'origine, à savoir la voie la plus large et le plus petit déport figurant sur la réception par type ou sur la fiche de données.

Art. 57 Suspension, systèmes de démarrage

¹ Est réputée suspension pneumatique ou suspension reconnue équivalente toute suspension conforme aux exigences en la matière énoncées dans le règlement (UE) 2019/2144.

² Sont admis les systèmes de démarrage conformes au règlement (UE) 2019/2144.

Art. 58, al. 8

⁸ Les véhicules des catégories M, N et O dont la vitesse maximale par construction ou admise est égale ou supérieure à 80 km/h doivent être munis de pneumatiques conformes au règlement (UE) 2019/2144.

Art. 59, al. 2 et 4

² En dérogation à l'al. 1, les roues de secours à usage temporaire sont admises pour les véhicules de la catégorie M₁. Elles doivent satisfaire aux exigences du règlement (UE) 2019/2144 et doivent être munies des indications nécessaires.

⁴ Dans le cas de véhicules munis des pneus d'hiver visés à l'al. 3, pour les trajets effectués à l'étranger, une inscription indiquant la vitesse maximale autorisée pour les pneumatiques doit être apposée dans le champ de vision du conducteur.

Art. 60, titre (ne concerne que le texte italien), al. 3 et 4

³ Les pneumatiques retailables doivent porter une marque distinctive conformément au règlement CEE-ONU n° 54 ou 109. Il n'est pas permis de retailer d'autres pneumatiques.

⁴ *Abrogé*

Art. 68, al. 3 et 4

³ Les camions, les voitures automobiles de travail, les tracteurs et leurs remorques peuvent être signalés à l'arrière par des plaques d'identification rétro réfléchissantes et fluorescentes conformément au règlement CEE-ONU n° 150 ou 70 et conformément à l'annexe 4.

⁴ Les voitures automobiles, quadricycles légers à moteur, quadricycles à moteur et tricycles à moteur dont la vitesse maximale par construction n'excède pas 45 km/h et leurs remorques ainsi que les remorques dont la vitesse maximale est limitée à

45 km/h doivent être signalés par une plaque d'identification arrière conformément aux dispositions du règlement CEE-ONU n° 150 ou 69 et de l'annexe 4, ch. 10. Font exception les tracteurs, de même que les véhicules d'une largeur de 1,30 m au maximum.

Art. 69, al. 1 et 2

¹ Les inscriptions et peintures appliquées sur les véhicules ne doivent pas distraire outre mesure l'attention des autres usagers de la route. Elles ne doivent être ni autolumineuses ou éclairées, ni luminescentes et n'être rétro réfléchissantes que s'il est prouvé qu'elles satisfont aux exigences du règlement CEE-ONU n° 150 ou 104.

² Afin de les rendre plus visibles et conformément au règlement CEE-ONU n° 150 ou 104, les véhicules automobiles et les remorques peuvent être munis de bandes rétro réfléchissantes jaunes, rouges ou blanches, visibles de l'arrière, et jaunes ou blanches, visibles de côté. Les exigences desdits règlements s'appliquent par analogie aux bandes rétro réfléchissantes des véhicules qui n'entrent pas dans leur champ d'application; des bandes plus étroites sont toutefois admises pour les motocycles, les quadricycles légers à moteur, les quadricycles à moteur et les tricycles à moteur ainsi que pour les véhicules de la catégorie M₁.

Art. 74, al. 5

⁵ Les projecteurs munis de sources lumineuses à décharge doivent être conformes au règlement CEE-ONU n° 149 ou 98.

Art. 76, al. 3, 5, phrase introductive, et 6

³ Les feux arrière de brouillard doivent être conformes au règlement CEE-ONU n° 148 ou 38.

⁵ Les exigences en matière de feux de circulation diurne se fondent sur le règlement CEE-ONU n° 148 ou 87. Les exigences quant à leur montage et à leur commande se fondent sur :

⁶ Les exigences en matière de feux d'angle se fondent sur le règlement CEE-ONU n° 149 ou 119, celles qui concernent leur montage reposent sur le règlement CEE-ONU n° 48.

Art. 77, al. 2

² Les catadioptres doivent être conformes au règlement CEE-ONU n° 150 ou 3.

Art. 78, al. 5

⁵ Les lampes de travail ne doivent pas être éblouissantes; elles doivent éclairer seulement le véhicule et la zone de travail environnante. Si le conducteur ne voit pas ces lampes facilement, un témoin lumineux doit signaler qu'elles sont allumées.

Art. 82, al. 1bis

^{1bis} En vue de garantir leur audibilité, les véhicules hybrides et les véhicules électriques peuvent être équipés d'un système d'avertissement acoustique conforme à l'état de la technique, tel qu'il est notamment décrit dans le règlement (UE) n° 540/2014. Les véhicules hybrides et les véhicules électriques des catégories M et N doivent être munis de tels systèmes d'avertissement acoustique.

Art. 90, al. 2

² Un triangle de panne ayant fait l'objet d'un contrôle officiel et muni d'une marque d'identification conformément au règlement CEE-ONU n° 150 ou 27 doit se trouver à bord des véhicules automobiles de plus d'un mètre de largeur, à l'exception des motocycles, des motocycles avec side-car, des voitures à bras équipées d'un moteur et des véhicules à chenilles, ainsi que dans les remorques attelées à des monoaxes.

Art. 94, al. 1^{ter}, phrase introductive et let. a, 1^{quater} et 1^{quinquies}

^{1^{ter}} La longueur des voitures automobiles lourdes ci-après peut dépasser celle visée à l'al. 1, let. a, si les conditions du mouvement giratoire au sens de l'art. 40, al. 1, et les exigences relatives au débordement visées à l'art. 40, al. 3, sont satisfaites et si la surface de chargement derrière la cabine ne dépasse pas 10,5 m :

- a. voitures automobiles disposant d'une cabine aérodynamique allongée conforme au règlement (UE) 2019/2144 ;

^{1^{quater}} Les composants de véhicules ou les engins de travail ne doivent pas dépasser de plus de 4,00 m vers l'avant à compter du centre du dispositif de direction.

^{1^{quinquies}} Les engins supplémentaires installés à titre temporaire et nécessaires pour des travaux d'entretien dans l'espace public, pour des travaux agricoles et forestiers ou pour des voitures automobiles de travail ne doivent pas dépasser de plus de 5,00 m vers l'avant à compter du centre du dispositif de direction. La charge par essieu admise (art. 95, al. 2), la capacité de charge des essieux (art. 41, al. 2) et la capacité de charge des pneumatiques (art. 58, al. 1) ne doivent pas être dépassées.

Art. 95, al. 2, phrase introductive (ne concerne que le texte italien) et let. b, ch. 1

² La charge par essieu, sans tenir compte d'un système de démarrage visé à l'art. 57, al. 2, ne doit pas dépasser :

- | | |
|---|-----------|
| | en tonnes |
| b. pour un essieu simple entraîné : | |
| 1. d'une récolteuse agricole et forestière dont la vitesse maximale par construction n'excède pas 30 km/h, et munie de pneumatiques larges (art. 60, al. 6) | 14,00 |

Art. 101, al. 2, 5, 6^{bis} et 7

² L'inspection périodique des tachygraphes et les inspections consécutives à des irrégularités, le scellement, la pose de la plaquette d'installation et la documentation

des interventions dans le cadre de réparations et de contrôles du véhicule se fondent sur les art. 22 et 23 du règlement (UE) n° 165/2014 ou sur le règlement d'exécution (UE) 2017/548. Sur la plaquette d'installation doit également figurer le kilométrage au moment du dernier étalonnage.

⁵ Après des travaux ou des contrôles effectués sur le véhicule, le détenteur doit s'assurer que les plombs ne sont pas détériorés.

^{6bis} L'atelier doit établir un rapport d'expertise à l'issue du montage du tachygraphe analogique et après chacune de ses inspections. Le rapport doit contenir les indications relatives au tachygraphe et à l'adaptateur disponibles sur la plaquette d'installation conformément au règlement d'exécution (UE) 2016/799, le kilométrage du tachygraphe, le schéma du scellement et la signature de la personne compétente.

⁷ L'atelier doit conserver pendant trois ans les données déchargées du tachygraphe et les données d'étalonnage extraites de la carte d'atelier. Les rapports d'inspection périodique, les copies des rapports d'expertise visés à l'al. ^{6bis} et les disques d'enregistrement doivent être conservés jusqu'à la prochaine inspection périodique. À l'expiration de ces délais, les données doivent être effacées et les documents détruits.

Art. 102a Système d'enregistrement des données d'événement conforme au droit de l'UE

¹ Les véhicules des catégories M et N doivent être dotés d'un système d'enregistrement des données d'événement conforme au règlement (UE) 2019/2144 et au règlement délégué (UE) 2022/545. Les données enregistrables par le système ne peuvent être lues et transmises à des autorités que pour l'étude et l'analyse d'accidents conformément à la législation fédérale sur la protection des données et au moyen d'une interface standardisée, y compris dans le cadre de la procédure de réception par type.

² Les véhicules dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 45 km/h et les véhicules d'un type dont la production n'excède pas 100 pièces par année ne sont pas soumis à l'obligation en matière d'équipement ci-dessus.

Titre précédant l'art. 103

Chapitre 3 Freins, systèmes d'assistance et de contrôle, protection contre les cyberattaques

Art. 103, al. 5, 6, 7 et 8

⁵ Les véhicules des catégories M₁ et N₁ doivent être conformes au règlement (UE) 2019/2144 pour ce qui est des systèmes antiblocage et d'aide au freinage d'urgence, du système de contrôle de la stabilité, du système d'urgence de maintien de la trajectoire, du système d'adaptation de la vitesse, du système d'alerte de somnolence et de perte d'attention du conducteur, du système d'alerte de distraction du conducteur, du système de surveillance de la pression des pneumatiques, du système

de détection en marche arrière, du dispositif de facilitation de l'installation d'un éthylomètre antidémarrage, et de la protection contre les cyberattaques et les mises à jour logicielles non autorisées, ou offrir une protection équivalente. Font exception les véhicules qui ne relèvent pas du champ d'application desdits règlements (UE) et les véhicules d'un type dont la production n'excède pas 100 pièces par année.

⁶ Les véhicules des catégories M₂, M₃, N₂ et N₃ doivent être conformes au règlement (UE) 2019/2144 pour ce qui est des systèmes antiblocage et d'aide au freinage d'urgence, du système de contrôle de la stabilité, du système de détection de dérive de la trajectoire, du système d'adaptation de la vitesse, du système d'alerte de somnolence et de perte d'attention du conducteur, du système d'alerte de distraction du conducteur, du système de surveillance de la pression des pneumatiques, du système de détection en marche arrière, du système de surveillance des angles morts, du système de prévention des collisions avec les piétons et les cyclistes, du dispositif de facilitation de l'installation d'un éthylomètre antidémarrage, et de la protection contre les cyberattaques et les mises à jour logicielles non autorisées.

⁷ L'al. 6 ne s'applique pas aux véhicules dont la vitesse maximale par construction n'excède pas 45 km/h. Ces véhicules doivent cependant disposer d'un système de détection en marche arrière offrant une protection au moins équivalente.

⁸ Les systèmes visant à remplacer le contrôle exercé par le conducteur sur un véhicule de la catégorie M ou N doivent être conformes au règlement (UE) 2019/2144.

Art. 104a, al. 1, 2 et 3

¹ Les véhicules des catégories M₁ et N₁ doivent, pour ce qui est de la protection des occupants en cas de choc frontal, être conformes au règlement (UE) 2019/2144. La confirmation d'un organe d'expertise agréé par l'OFROU certifiant que le véhicule répond à l'état de la technique en la matière suffit pour les véhicules d'un type dont la production n'excède pas 100 pièces par année.

² Les véhicules des catégories M₁ et N₁ doivent, pour ce qui est de la protection des piétons, être conformes au règlement (UE) 2019/2144. La confirmation d'un organe d'expertise agréé par l'OFROU certifiant que le véhicule offre un niveau de protection équivalent suffit pour les véhicules d'un type dont la production n'excède pas 100 pièces par année.

³ Les systèmes de protection frontale des véhicules des catégories M₁ et N₁ doivent être conformes au règlement (UE) 2019/2144.

Art. 104b, al. 1

¹ Les véhicules des catégories M₁ et N₁ doivent, pour ce qui est de la protection des occupants en cas de collision latérale, être conformes au règlement (UE) 2019/2144. La confirmation d'un organe d'expertise agréé par l'OFROU certifiant que le véhicule répond à l'état de la technique en la matière suffit pour les véhicules d'un type dont la production n'excède pas 100 pièces par année.

Art. 105, al. 3

³ Les véhicules des catégories M₂, M₃, N₂ et N₃ doivent, pour ce qui est de la visibilité directe des usagers de la route vulnérables et de la réduction de l'angle mort, être conformes au règlement (UE) 2019/2144.

Art. 106, al. 3

³ Dans les véhicules des catégories M et N, les sièges prévus pour des enfants doivent au moins offrir, pour le groupe d'âge concerné, une protection équivalente à celle des dispositifs de retenue pour enfants visés dans le règlement CEE-ONU n° 129 ou dans le règlement CEE-ONU n° 44 tel qu'amendé par la série d'amendements 03 au minimum, en dérogation à l'art. 3a, al. 1.

Art. 109, al. 1^{ter}

^{1ter} Les véhicules des catégories M et N doivent, pour ce qui est du signal d'arrêt d'urgence, être conformes au règlement (UE) 2019/2144. Font exception les véhicules dont la vitesse maximale par construction n'excède pas 45 km/h.

Art. 110, al. 1, let. i, 2, let. c et e, et 3, let. e

¹ Sont autorisés les dispositifs supplémentaires suivants :

- i. des lampes de travail sur les :
 1. véhicules d'intervention du service du feu, de la police, de la douane et du service d'ambulances,
 2. véhicules de dépannage,
 3. véhicules au moyen desquels sont effectués des travaux nécessitant des lampes de travail,
 4. véhicules dont les superstructures sont interchangeableables, pour le changement de celles-ci,
 5. voitures automobiles pour lesquelles un poids remorquable est autorisé, pour l'attelage et le dételage d'une remorque ;

² Sont en outre autorisés sur certains genres de voitures automobiles, tels que :

- c. les minibus et les autocars ainsi que les véhicules affectés à un service de ligne : des écrans éclairés ou autolumineux et non éblouissants pour l'indication des parcours et des destinations;
- e. *Abrogée*

³ Sont en outre autorisés, si l'autorité d'immatriculation a donné son aval par une inscription dans le permis de circulation :

- e. *Ne concerne que le texte italien.*

Art. 112, al. 6

⁶ Un système homologué à caméra et moniteur est nécessaire pour les voitures automobiles équipées d'engins de travail ou d'engins supplémentaires dépassant de plus de 4,00 m vers l'avant à compter du centre du dispositif de direction (art. 94, al. 1^{quinièmes}). Les véhicules équipés pour le déneigement font exception. Les caméras de vision latérale du système à caméra et moniteur doivent être placées le plus à l'avant possible et peuvent être en retrait de 2,50 m tout au plus de l'extrémité antérieure de l'engin supplémentaire. Les exigences applicables au système à caméra et moniteur sont énoncées à l'annexe 13.

Art. 120a, let. a

Sur les voitures automobiles dont la vitesse ne peut dépasser 10 km/h, les facilités ci-après sont applicables en complément de celles prévues aux art. 118, 119 et 120 :

- a. les dispositifs d'éclairage ne doivent pas être fixés à demeure. Si un éclairage est requis (art. 41 LCR et 30, 31 et 39 OCR⁸), au moins un feu jaune non éblouissant et visible de l'avant et de l'arrière doit être fixé du côté de la circulation.

Art. 121, titre et al. 5

Compartiments, carrosserie

⁵ Les autocars doivent, pour ce qui est de la résistance de leur carrosserie, être conformes au règlement CEE-ONU n° 66.

Art. 123, al. 5

⁵ Les exigences en matière de protection incendie des autocars sont fondées sur les règlements CEE-ONU n° 107 et 118.

Art. 123a, al. 1

¹ Les bus scolaires sont des minibus et des autocars dont les places et les compartiments sont de dimension réduite et où le poids par personne est limité. Ils ne sont admis que lorsque le rapport établi par un organe d'expertise agréé par l'OFROU confirme que pour le groupe d'âge concerné, la protection offerte est équivalente à celle des dispositifs de retenue pour enfants visés dans le règlement CEE-ONU n° 129 ou dans le règlement CEE-ONU n° 44 tel qu'amendé par la série d'amendements 03 au minimum, en dérogation à l'art. 3a, al. 1.

Art. 131 Compartiment de transport, dispositifs de recouvrement des roues

¹ Les voitures automobiles de travail peuvent disposer de compartiments de transport dans le cadre de l'usage auquel elles sont destinées. Les compartiments prévus pour des tâches de transport doivent satisfaire, pour ce qui est de la protection

⁸ RS 741.11

des occupants et des dispositifs d'arrimage du chargement, aux exigences applicables aux voitures automobiles de transport correspondantes. Les plates-formes nécessaires au personnel de service et à l'exécution du travail ne sont pas considérées comme compartiments de transport.

² Les dispositifs de recouvrement des roues (art. 66, al. 2) peuvent faire défaut si des raisons techniques ou les exigences de l'utilisation l'exigent.

Art. 133, al. 3

³ Les exigences requises pour la surface de charge des tracteurs sont réglées à l'annexe XXVIII du règlement délégué (UE) 2015/208. La limitation de la longueur et de la largeur de la surface de charge ne s'applique pas aux engins montés sur le véhicule et actionnés par celui-ci, tels que les véhicules de chargement et les épandeurs de fumier.

Art. 136, al. 1^{er}, let. c, et 3^{ter}

1^{er} Sont considérés comme poids pour le stockage de carburants alternatifs:

- c. le poids des batteries de traction des véhicules à propulsion hybride ou électrique.

^{3^{ter}} Un poids remorquable atteignant au maximum le poids à vide peut être admis en dérogation à l'art. 3 pour les quadricycles légers à moteur et les quadricycles à moteur munis de chenilles. Le constructeur doit délivrer une garantie séparée pour le poids remorquable admis en cas d'utilisation des chenilles.

Art. 141, al. 2, let. b

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

- b. sur les véhicules de la police et de la douane :
 1. un feu orientable,
 2. des feux orange de danger ; ceux-ci ne doivent pas obligatoirement être placés dans l'axe longitudinal du véhicule (art. 140, al. 4) ni disposés symétriquement (art. 73, al. 2),
 3. une inscription éclairée en écriture normale ou renversée et dirigée vers l'avant et vers l'arrière telle que « Bouchon », « Accident », « Stop-Police », « Stop-Gardes-frontière » ; cette inscription ne doit pas être éblouissante ; l'annexe 10, ch. 1, ne s'applique pas.

Art. 144, al. 7

⁷ Pour les véhicules dont la vitesse maximale est limitée, il est possible de faire valoir les facilités prévues aux art. 118 et 119 à 120a. S'agissant de la signalisation et de l'inscription de la vitesse maximale, l'art. 117, al. 2, est applicable, sauf aux motocycles légers et aux quadricycles légers à moteur. Sur les véhicules dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 20 km/h, une sonnette de cycle suffit

comme avertisseur acoustique ; l'absence de feu de croisement est permise si le véhicule est équipé d'un feu de position.

Art. 145a Puissance du moteur

Les motocycles sans side-car au sens de l'art. 14, let. a, d'une puissance supérieure à 11 kW mais ne dépassant pas 35 kW et d'un rapport puissance-poids en ordre de marche (art. 136, al. 1) supérieur à 0,1 kW/kg, mais de 0,2 kW/kg au maximum, ne peuvent pas être modifiés à partir d'un motocycle dont la puissance est plus de deux fois plus élevée.

Art. 161, al. 7

⁷ Les machines de travail agricoles et forestières qui sont conformes à la directive 2006/42/CE et, pour ce qui est du dispositif de freinage, à la catégorie IV visée dans la norme EN 17344 peuvent atteindre une vitesse maximale par construction de 40 km/h. Une tolérance de 3 km/h est admise, plus 5 % de la valeur nominale prenant en considération les variations dues aux dimensions des pneumatiques.

Art. 162, al. 1

Ne concerne que le texte italien.

Art. 163, al. 1 et 2

¹ Le dispositif de freinage des véhicules automobiles agricoles et forestiers ainsi que les raccords pour les freins de remorque doivent être conformes soit à la fois au règlement (UE) n° 167/2013 et au règlement délégué (UE) 2015/68, soit à la norme EN 17344.

² L'efficacité du dispositif de freinage peut être contrôlée sur la base de l'annexe 7 au lieu du règlement délégué (UE) 2015/68 ou de la norme EN 17344.

Art. 164, titre et al. 1

Dispositifs de protection

¹ *Abrogé*

Art. 165, al. 5

Abrogé

Art. 173, al. 3

³ Pour les voitures à bras équipées d'un moteur, il est possible, sous réserve des dispositions spécifiques, de faire valoir les facilités prévues aux art. 118 et 119 à 120a.

Art. 187 Pneumatiques

¹ Sur les remorques dont la vitesse maximale par construction est comprise entre 80 et 100 km/h, les pneumatiques doivent être adaptés à une vitesse de 100 km/h.

² Pour les remorques dont la vitesse maximale par construction est limitée à moins de 80 km/h et pour celles qui ne sont attelées qu'à des véhicules automobiles dont la vitesse maximale par construction est limitée à moins de 80 km/h, des pneumatiques adaptés à la vitesse maximale suffisent.

³ Les remorques des catégories O₃ et O₄ doivent, pour ce qui est du système de surveillance de la pression des pneumatiques, être conformes au règlement (UE) 2019/2144.

*Titre précédant l'art. 189***Chapitre 4 Freins, systèmes d'assistance et système de propulsion***Art. 189, al. 8*

⁸ Les remorques ne doivent pas disposer de leur propre système de propulsion.

Art. 191, al. 1 et 3

¹ S'agissant du dispositif de protection latérale, les remorques doivent être conformes soit au règlement (UE) 2019/2144, soit à la fois au règlement (UE) n° 167/2013 et au règlement délégué (UE) 2015/208.

³ S'agissant du dispositif de protection arrière, les remorques doivent être conformes soit au règlement (UE) 2019/2144, soit à la fois au règlement (UE) n° 167/2013 et au règlement délégué (UE) 2015/208.

Art. 204, al. 1

¹ Les remorques de travail ne peuvent contenir que les compartiments de transport requis par l'usage auquel elles sont destinées.

Art. 208, al. 2

² Les remorques de travail agricoles et forestières peuvent être :

- a. dépourvues d'un frein de stationnement et d'un dispositif d'attelage de sécurité si, de par leur construction, elles ne peuvent pas se mettre en mouvement dans une pente ascendante ou descendante qui n'excède pas 12 % ;
- b. dépourvues d'un frein de stationnement si elles peuvent être assurées avec la même efficacité au moyen des cales dont elles sont équipées ;
- c. équipées d'un répartiteur de freinage, qui réduit la force de freinage lors de leur utilisation en dehors des routes. Le taux de freinage du frein de service ne doit pas être inférieur à 22 % ; le réglage doit se couper automatiquement lors de la désactivation de la fonction de travail.

Art. 209, al. 5

⁵ Si des pneumatiques larges sont installés, le bord extérieur des dispositifs de recouvrement des roues peut être décalé vers l'intérieur jusqu'au tiers de la largeur des pneumatiques, lorsque le véhicule roule en ligne droite (art. 66, al. 2). Les dispositifs de recouvrement des roues ne peuvent dépasser la largeur maximale prescrite par la loi que dans une mesure équivalente aux pneumatiques installés.

Art. 210, al. 6

⁶ Aucun système de propulsion propre n'est admis.

Art. 220, al. 1, 3, 4 et 5

¹ Le DETEC règle les détails concernant l'exécution de la présente ordonnance et l'octroi d'autorisations.

³ L'OFROU peut interdire la mise sur le marché de certains véhicules, composants de véhicules et objets d'équipement non soumis à la réception par type et contrairement aux prescriptions ; il peut faire de même avec les composants de véhicules et les objets d'équipement qui servent uniquement ou principalement à apporter des modifications non autorisées aux véhicules. L'OFROU peut déléguer cette compétence à un organe de contrôle au sens de l'art. 20 OSPro⁹.

⁴ L'OFROU peut édicter des instructions et régler des détails techniques en vue de l'exécution de la présente ordonnance.

⁵ L'OFROU peut exclure du champ d'application de certaines prescriptions de la troisième partie de la présente ordonnance des véhicules munis de plaques douanières ou d'exportation, des véhicules de fonctionnaires étrangers engagés au service d'une compagnie de chemin de fer, d'un corps de police ou d'une administration douanière et établis en Suisse, ainsi que des véhicules constituant des effets de succession ou de déménagement et immatriculés à l'étranger au nom du détenteur pendant au moins 6 mois, preuve à l'appui.

Art. 222r Dispositions transitoires relatives à la modification du ...

¹ Les véhicules immatriculés pour la première fois avant le 21 août 2023 peuvent être équipés d'un tachygraphe conforme à l'ancien droit. À partir du 21 août 2025, en dérogation à l'art. 222p, al. 2, les véhicules dont les conducteurs sont soumis à l'OTR ¹⁰ devront toutefois être équipés, pour les transports internationaux, d'un tachygraphe conformément à l'art. 100, al. 2. Ce dernier s'appliquera à compter du 1^{er} janvier 2025 aux véhicules utilisés pour lesdits transports et équipés d'un tachygraphe analogique au sens de l'annexe I ou d'un tachygraphe numérique au sens de l'annexe I B du règlement (CEE) n° 3821/85 ou du règlement (UE) n° 165/2014.

² En ce qui concerne l'art. 110, al. 2, let. e, les véhicules équipés d'un appareil de saisie destiné à la perception de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux

⁹ RS 930.111

¹⁰ RS 822.221

prestations et doté de feux orange dirigés vers l'avant sont soumis à l'ancien droit. En dérogation à l'art. 71a, al. 4, les supports de fixation d'un appareil de saisie peuvent rester installés sur le pare-brise après que l'appareil a été démonté.

³ En ce qui concerne l'art. 121, al. 5, relatif à la résistance de la carrosserie des autocars, les véhicules ne bénéficiant pas d'une réception générale UE et importés ou construits en Suisse avant le [date d'entrée en vigueur] sont soumis à l'ancien droit.

⁴ En ce qui concerne l'art. 123, al. 5, relatif à la protection incendie des autocars, les véhicules ne bénéficiant pas d'une réception générale UE et importés ou construits en Suisse avant le [date d'entrée en vigueur] sont soumis à l'ancien droit.

II

Les annexes 2, 5, 8 et 9 sont modifiées conformément aux textes ci-joints.

III

L'ordonnance du 19 juin 1995 sur la réception par type des véhicules routiers¹¹ est modifiée comme suit :

Annexe 1, ch. 2.2

2.2 Dispositifs de signalisation :

- le signal de panne (triangle de présignalisation) ;
- les clignoteurs de direction ;
- les avertisseurs acoustiques, tant obligatoires que facultatifs.

Font exception :

- les clignoteurs de direction des cycles ;
- les systèmes d'avertissement acoustique visant à garantir l'audibilité des véhicules (art. 82, al. 1^{bis}, OETV).

IV

La présente ordonnance entre en vigueur le

«\$\$\$SmartDocumentDate»

Au nom du Conseil fédéral suisse :

¹¹ RS 741.511

Le président de la Confédération, Ignazio Cassis
Le chancelier de la Confédération, Walter Thurnherr

Annexe 2

(art. 3a, al. 1, 3b, al. 1, 5, al. 1, let. a, 30a, al. 1, let. b, ch. 2 et 4, 49, al. 5, et 164, al. 2)

Versions contraignantes pour la Suisse des réglementations internationales

Ch. 111 Règlement (UE) 2020/683, règlement (UE) 2020/1812 et règlement (UE) 2021/133

111 Textes législatifs de l'UE concernant la réception générale

Texte législatif de base UE	Titre et informations relatives à la publication du texte législatif de base et des actes modificateurs
Règlement (UE) 2020/683	Règlement d'exécution (UE) 2020/683 de la Commission du 15 avril 2020 relatif à l'exécution du règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les prescriptions administratives pour la réception et la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, JO L 163 du 26.5.2020, p. 1 ; modifié par le règlement d'exécution (UE) 2022/195, JO L 31 du 14.2.2022, p. 27.
Règlement (UE) 2020/1812	Règlement d'exécution (UE) 2020/1812 de la Commission du 1 ^{er} décembre 2020 énonçant des règles relatives à l'échange de données en ligne et à la notification des réceptions UE par type au titre du règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil, version du JO L 404 du 2.12.2020, p. 5.
Règlement (UE) 2021/133	Règlement d'exécution (UE) 2021/133 de la Commission du 4 février 2021 exécutant le règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne le format de base, la structure et les moyens d'échange des données des certificats de conformité en format électronique, version du JO L 42 du 5.2.2021, p. 1.

Ch. 112 Règlement (UE) 2018/985, règlement (UE) 2019/2144, règlement (UE) 2022/163 et règlement (UE) 2022/545

Abrogés : règlement (CE) n° 78/2009, règlement (CE) n° 79/2009, règlement (CE) n° 631/2009, règlement (CE) n° 661/2009, règlement (UE) n° 406/2010, règlement (UE) n° 672/2010, règlement (UE) n° 1003/2010, règlement (UE) n° 1005/2010, règlement (UE) n° 1008/2010, règlement (UE) n° 1009/2010, règlement (UE) n° 19/2011, règlement (UE) n° 109/2011, règlement (UE) n° 458/2011, règlement (UE) n° 65/2012, règlement (UE) n° 130/2012, règlement (UE) n° 347/2012, règlement (UE) n° 351/2012 et règlement (UE) n° 1230/2012

112 Prescriptions de l'UE intégrées dans les textes législatifs concernant la réception générale

Texte législatif de base UE	Titre et informations relatives à la publication du texte législatif de base et des actes modificateurs
Règlement (UE) 2018/985	Règlement délégué (UE) 2018/985 de la Commission du 12 février 2018 complétant le règlement (UE) n° 167/2013 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les prescriptions relatives aux performances environnementales et aux performances de l'unité de propulsion des véhicules agricoles et forestiers et de leurs moteurs et abrogeant le règlement délégué (UE) 2015/96 de la Commission, JO L 182 du 18.7.2018, p. 1 ; modifié en dernier lieu par le règlement délégué (UE) 2022/518, JO L 104 du 1.4.2022, p. 56.
Règlement (UE) 2019/2144	Règlement (UE) 2019/2144 du Parlement européen et du Conseil du 27 novembre 2019 relatif aux prescriptions applicables à la réception par type des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, en ce qui concerne leur sécurité générale et la protection des occupants des véhicules et des usagers vulnérables de la route, modifiant le règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant les règlements (CE) n° 78/2009, (CE) n° 79/2009 et (CE) n° 661/2009 du Parlement européen et du Conseil et les règlements (CE) n° 631/2009, (UE) n° 406/2010, (UE) n° 672/2010, (UE) n° 1003/2010, (UE) n° 1005/2010, (UE) n° 1008/2010, (UE) n° 1009/2010, (UE) n° 19/2011, (UE) n° 109/2011, (UE) n° 458/2011, (UE) n° 65/2012, (UE) n° 130/2012, (UE) n° 347/2012, (UE) n° 351/2012, (UE) n° 1230/2012 et (UE) 2015/166 de la Commission, JO L 325 du 16.12.2019, p. 1 ; modifié en dernier lieu par le règlement délégué (UE) 2022/545, JO L 107 du 6.4.2022, p. 18.
Règlement (UE) 2022/163	Règlement d'exécution (UE) 2022/163 de la Commission du 7 février 2022 établissant les modalités d'application du règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les exigences fonctionnelles applicables à la surveillance du marché des véhicules, systèmes, composants et entités techniques distinctes, version du JO L 27 du 8.2.2022, p. 1.
Règlement (UE) 2022/545	Règlement délégué (UE) 2022/545 de la Commission du 26 janvier 2022 complétant le règlement (UE) 2019/2144 du Parlement européen et du Conseil en établissant des règles détaillées relatives aux procédures d'essai et aux prescriptions techniques spécifiques pour la réception par type des véhicules à moteur en ce qui concerne leur enregistreur de données d'événements et pour la réception par type de ces systèmes en tant qu'entités techniques distinctes et modifiant l'annexe II dudit règlement, version du JO L 107 du 6.4.2022, p. 18.

Ch. 114 Règlement (UE) n° 165/2014

114 Droit de l'UE concernant le tachygraphe dans les transports routiers

Texte législatif de base UE	Titre et informations relatives à la publication du texte législatif de base et des actes modificateurs
Règlement (UE) n° 165/2014	Règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement européen et du Conseil du 4 février 2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers, abrogeant le règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, JO L 60 du 28.2.2014, p. 1 ; modifié par le règlement (UE) 2020/1054, JO L 249 du 31.7.2020, p. 1. Font exception les dispositions de l'art. 7 sur la protection des données.

Ch. 12 Règlements CEE-ONU n° 0, 13-H, 14, 16, 22, 24, 30, 37, 41, 44, 45, 48, 49, 55, 58, 63 (ne concerne que le texte italien), 67, 79, 83, 86, 90, 94, 95, 100, 101, 110, 116, 118, 124, 125, 128, 129, 133 à 135, 137, 145, 149 à 153 et 157 à 160

12 Règlements de la CEE-ONU

N° du règlement CEE-ONU	Titre du règlement avec compléments
Règlement CEE-ONU n° 0 ¹²	Règlement CEE-ONU n° 0 du 19 juillet 2018 sur les prescriptions uniformes concernant un régime d'homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule ; modifié par la série d'amendements 04, en vigueur dès le 22 juin 2022 (Add.0 Rév.4).
Règlement CEE-ONU n° 13-H ¹³	Règlement CEE-ONU n° 13-H du 11 mai 1998 sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des voitures particulières en ce qui concerne le freinage ; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 01, complément 3, en vigueur dès le 7 janvier 2022 (Add.12H Rév.4 Amend.3)
Règlement CEE-ONU n° 14 ¹⁴	Règlement CEE-ONU n° 14 du 1 ^{er} avril 1970 sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne les ancrages de ceintures de sécurité, les systèmes d'ancrages ISOFIX, les ancrages pour fixation supérieure ISOFIX et les positions i-Size ; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 09, complément 2, en vigueur dès le 22 juin 2022 (Add.13 Rév.7 Amend.2).
Règlement CEE-ONU n° 16 ¹⁵	Règlement CEE-ONU n° 16 du 1 ^{er} décembre 1970 sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des : <ul style="list-style-type: none"> I ceintures de sécurité, systèmes de retenue, dispositifs de retenue pour enfants et dispositifs de retenue pour enfants ISOFIX pour les occupants des véhicules à moteur ; II véhicules équipés de ceintures de sécurité, témoins de port de ceinture, systèmes de retenue, dispositifs de retenue pour enfants, dispositifs de retenue pour enfants ISOFIX et dispositifs de retenue pour enfants i-Size ; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 08, complément 3, en vigueur dès le 22 juin 2022 (Add.15 Rév.10 Amend.3).
Règlement CEE-ONU n° 22 ¹⁶	Règlement CEE-ONU n° 22 du 1 ^{er} juin 1972 sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des casques de protection et de leurs écrans pour conducteurs et passagers de motocycles et de cyclomoteurs ; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 06, complément 1, en vigueur dès le 22 juin 2022 (Add.21 Rév.5 Amend.1).
Règlement CEE-ONU n° 24 ¹⁷	Règlement CEE-ONU n° 24 du 1 ^{er} décembre 1971 sur les prescriptions uniformes relatives : <ul style="list-style-type: none"> I à l'homologation des moteurs à allumage par compression (APC) en ce qui concerne les émissions de polluants visibles ;

12 RO 2019 477

13 RO 2011 891

14 RO 2005 3765

15 RO 2005 3765

16 RO 2005 3765

17 RO 2005 3765

N° du règlement CEE-ONU	Titre du règlement avec compléments
	II à l'homologation des véhicules automobiles en ce qui concerne l'installation d'un moteur APC d'un type homologué ;
	III à l'homologation des véhicules automobiles équipés d'un moteur APC en ce qui concerne les émissions de polluants visibles du moteur ;
	IV à la mesure de la puissance des moteurs APC ; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 03, complément 7, en vigueur dès le 22 juin 2022 (Add.23 Rév.2 Amend.7).
Règlement CEE-ONU n° 30 ¹⁸	Règlement CEE-ONU n° 30 du 1 ^{er} avril 1974 sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des pneumatiques pour automobiles et leurs remorques ; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 02, complément 24, en vigueur dès le 7 janvier 2022 (Add.29 Rév.3 Amend.10).
Règlement CEE-ONU n° 37 ¹⁹	Règlement CEE-ONU n° 37 du 1 ^{er} février 1978 sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des lampes à incandescence destinées à être utilisées dans les feux homologués des véhicules à moteur et de leurs remorques ; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 03, complément 48, en vigueur dès le 22 juin 2022 (Add.36 Rév.7 Amend.11).
Règlement CEE-ONU n° 41	Règlement CEE-ONU n° 41 du 1 ^{er} juin 1980 sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des motocycles en ce qui concerne le bruit ; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 05, complément 1, en vigueur dès le 7 janvier 2022 (Add.40 Rév.3 Amend.1).
Règlement CEE-ONU n° 44 ²⁰	Règlement CEE-ONU n° 44 du 1 ^{er} février 1981 sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des dispositifs de retenue pour enfants à bord des véhicules à moteur ; modifié par la série d'amendements 03, en vigueur depuis le 12 septembre 1995 (Add.43 Rév.1), y compris tous les amendements suivants jusque-là : – série d'amendements 04, complément 18, en vigueur dès le 9 juin 2021 (Add.43 Rév.3 Amend.11).
	En application du ch. 17.24 du règlement n° 44 de la CEE-ONU, la mise sur le marché de nouveaux dispositifs de retenue pour enfants ne sera plus autorisée à partir du 1 ^{er} septembre 2024.
Règlement CEE-ONU n° 45	Règlement CEE-ONU n° 45 du 1 ^{er} juillet 1981 sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des nettoie-projecteurs et des véhicules à moteur en ce qui concerne les nettoie-projecteurs ; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 01, complément 12, en vigueur dès le 22 juin 2022 (Add.44 Rév.2 Amend.6).
Règlement CEE-ONU n° 48	Règlement CEE-ONU n° 48 du 1 ^{er} janvier 1982 sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne l'installation des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse ; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 08, en vigueur dès le 22 juin 2022 (Add.47 Rév.13 Amend.3).

18 RO 2005 3765

19 RO 2005 3765

20 RO 2005 3765

N° du règlement CEE-ONU	Titre du règlement avec compléments
Règlement CEE-ONU n° 49 ²¹	Règlement CEE-ONU n° 49 du 15 avril 1982 sur les prescriptions uniformes concernant les mesures à prendre pour réduire les émissions de gaz polluants et de particules des moteurs à allumage par compression et des moteurs à allumage commandé utilisés pour la propulsion des véhicules ; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 06, complément 7, en vigueur dès le 22 juin 2022 (Add.48 Rév.6 Amend.8).
Règlement CEE-ONU n° 55 ²²	Règlement CEE-ONU n° 55 du 1 ^{er} mars 1983 sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des pièces mécaniques d'attelage des ensembles de véhicules ; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 02, complément 2, en vigueur dès le 22 juin 2022 (Add.54 Rév.3 Amend.2).
Règlement CEE-ONU n° 58 ²³	Règlement CEE-ONU n° 58 du 1 ^{er} juillet 1983 sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation : I des dispositifs arrière de protection anti-encastrement ; II des véhicules en ce qui concerne le montage d'un dispositif arrière de protection anti-encastrement d'un type homologué ; III des véhicules en ce qui concerne leur protection contre l'encastrement à l'arrière ; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 03, complément 3, en vigueur dès le 22 juin 2022 (Add.57 Rév.3 Amend.3).
Règlement CEE-ONU n° 67	Règlement CEE-ONU n° 67 du 1 ^{er} juin 1987 sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation : I des équipements spéciaux pour l'alimentation du moteur aux gaz de pétrole liquéfiés sur les véhicules des catégories M et N ; II des véhicules des catégories M et N munis d'un équipement spécial pour l'alimentation du moteur aux gaz de pétrole liquéfiés, en ce qui concerne l'installation de cet équipement ; modifié par la série d'amendements 01, en vigueur depuis le 13 novembre 1999 (Add.66 Rév.1), y compris tous les amendements suivants jusque-là : – série d'amendements 04, en vigueur dès le 22 juin 2022 (Add.66 Rév.7).
Règlement CEE-ONU n° 79 ²⁴	Règlement CEE-ONU n° 79 du 1 ^{er} décembre 1988 sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne l'équipement de direction ; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 04, complément 1, en vigueur dès le 22 juin 2022 (Add.78 Rév.5 Amend.1).
Règlement CEE-ONU n° 83 ²⁵	Règlement CEE-ONU n° 83 du 5 novembre 1989 sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne l'émission de polluants selon les exigences du moteur en matière de carburant ; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 07, complément 14, en vigueur dès le 22 juin 2022 (Add.82 Rév.5 Amend.14).

21 RO 2005 3765

22 RO 2005 3765

23 RO 2005 3765

24 RO 2005 3765

25 RO 2005 3765

N° du règlement CEE-ONU	Titre du règlement avec compléments
Règlement CEE-ONU n° 86	Règlement CEE-ONU n° 86 du 1 ^{er} août 1990 sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules agricoles ou forestiers en ce qui concerne l'installation des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse ; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 02, en vigueur dès le 22 juin 2022 (Add.85 Rév.4).
Règlement CEE-ONU n° 90	Règlement CEE-ONU n° 90 du 1 ^{er} novembre 1992 sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des plaquettes de frein de rechange, des garnitures de frein à tambour de rechange et des disques et tambours de rechange pour les véhicules à moteur et leurs remorques ; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 02, complément 7, en vigueur dès le 22 juin 2022 (Add.89 Rév.3 Amend.7).
Règlement CEE-ONU n° 94	Règlement CEE-ONU n° 94 du 1 ^{er} octobre 1995 sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne la protection des occupants en cas de collision frontale ; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 04, complément 1, en vigueur dès le 22 juin 2022 (Add.93 Rév.4 Amend.1).
Règlement CEE-ONU n° 95	Règlement CEE-ONU n° 95 du 6 juillet 1995 sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation de véhicules en ce qui concerne la protection des occupants en cas de collision latérale ; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 05, complément 2, en vigueur dès le 22 juin 2022 (Add.94 Rév.4 Amend.2).
Règlement CEE-ONU n° 100 ²⁶	Règlement CEE-ONU n° 100 du 23 août 1996 sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne les dispositions particulières applicables à la chaîne de traction électrique ; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 03, complément 1, en vigueur dès le 22 juin 2022 (Add.99 Rév.3 Amend.1).
Règlement CEE-ONU n° 101 ²⁷	Règlement CEE-ONU n° 101 du 1 ^{er} janvier 1997 sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des voitures particulières mues uniquement par un moteur à combustion interne ou mues par une chaîne de traction électrique hybride en ce qui concerne la mesure des émissions de dioxyde de carbone et de la consommation de carburant et/ou la mesure de la consommation d'énergie électrique et de l'autonomie en mode électrique, et des véhicules des catégories M ₁ et N ₁ mus uniquement par une chaîne de traction électrique en ce qui concerne la mesure de la consommation d'énergie électrique et de l'autonomie ; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 01, complément 11, en vigueur dès le 22 juin 2022 (Add.100 Rév.3 Amend.10).
Règlement CEE-ONU n° 110 ²⁸	Règlement CEE-ONU n° 110 du 28 décembre 2000 sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation : I des organes spéciaux pour l'alimentation du moteur au gaz naturel comprimé (GNC) et/ou au gaz naturel liquéfié (GNL) sur les véhicules ; II des véhicules munis d'organes spéciaux d'un type homologué pour l'alimentation du moteur au gaz naturel comprimé (GNC) et/ou au gaz naturel liquéfié (GNL) en ce qui concerne l'installation de ces organes ; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 05, en vigueur dès le 22 juin 2022 (Add.109 Rév.7).

26 RO 2005 3765

27 RO 2005 3765

28 RO 2005 3765

N° du règlement CEE-ONU	Titre du règlement avec compléments
Règlement CEE-ONU n° 116 ²⁹	Règlement CEE-ONU n° 116 du 6 avril 2005 sur les prescriptions techniques uniformes relatives à la protection des véhicules automobiles contre une utilisation non autorisée ; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 01, en vigueur dès le 22 juin 2022 (Add.115 Rév.9).
Règlement CEE-ONU n° 118 ³⁰	Règlement CEE-ONU n° 118 du 6 avril 2005 sur les prescriptions uniformes relatives au comportement au feu et/ou à l'imperméabilité aux carburants ou aux lubrifiants des matériaux utilisés dans la construction de certaines catégories de véhicules à moteur ; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 03, complément 2, en vigueur dès le 22 juin 2022 (Add.117 Rév.2 Amend.3)
Règlement CEE-ONU n° 124 ³¹	Règlement CEE-ONU n° 124 du 2 février 2007 sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des roues pour voitures particulières et leurs remorques ; modifié en dernier lieu par le complément 3, en vigueur depuis le 7 janvier 2022 (Add.123 Amend.3).
Règlement CEE-ONU n° 125 ³²	Règlement CEE-ONU n° 125, du 9 novembre 2007 sur les prescriptions uniformes concernant l'homologation des véhicules à moteur en ce qui concerne le champ de vision du conducteur des véhicules à moteur ; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 02, en vigueur dès le 22 juin 2022 (Add.124 Rév.2 Amend.3).
Règlement CEE-ONU n° 128 ³³	Règlement CEE-ONU n° 128 du 17 novembre 2012 sur les prescriptions uniformes concernant l'homologation des sources lumineuses à diodes électroluminescentes (DEL) destinées à être utilisées dans les feux homologués des véhicules à moteur et leur remorques ; modifié en dernier lieu par le complément 11, en vigueur dès le 22 juin 2022 (Add.127 Amend.11).
Règlement CEE-ONU n° 129 ³⁴	Règlement CEE-ONU n° 129 du 9 juillet 2013 sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des dispositifs renforcés de retenue pour enfants (ECRS) ; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 03, complément 6, en vigueur dès le 22 juin 2022 (Add.128 Rév.4 Amend.6).
Règlement CEE-ONU n° 133 ³⁵	Règlement CEE-ONU n° 133 du 17 juin 2014 sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules automobiles en ce qui concerne leur aptitude à la réutilisation, au recyclage et à la valorisation ; modifié par le complément 1, en vigueur dès le 22 juin 2022 (Add.132 Amend.1).
Règlement CEE-ONU n° 134 ³⁶	Règlement CEE-ONU n° 134 du 15 juin 2015 sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules automobiles et de leurs composants en ce qui concerne les prescriptions de sécurité des véhicules fonctionnant à l'hydrogène ; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 01, complément 1, en vigueur dès le 22 juin 2022 (Add.133 Rév.1 Amend.1).

- 29 RO 2011 891
- 30 RO 2011 891
- 31 RO 2011 891
- 32 RO 2011 891
- 33 RO 2014 2611
- 34 RO 2014 2611
- 35 RO 2014 2611
- 36 RO 2015 2435

N° du règlement CEE-ONU	Titre du règlement avec compléments
Règlement CEE-ONU n° 135 ³⁷	Règlement CEE-ONU n° 135 du 15 juin 2015 sur les dispositions uniformes concernant l'homologation des véhicules en ce qui concerne leur comportement lors des essais de choc latéral contre un poteau ; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 01, complément 3, en vigueur dès le 22 juin 2022 (Add.134 Rév.1 Amend.3).
Règlement CEE-ONU n° 137 ³⁸	Règlement CEE-ONU n° 137 du 9 juin 2016 sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des voitures particulières en cas de choc avant, l'accent étant mis sur les dispositifs de retenue ; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 02, complément 2, en vigueur dès le 22 juin 2022 (Add.136 Rév.2 Amend.2).
Règlement CEE-ONU n° 145 ³⁹	Règlement CEE-ONU n° 145 du 19 juillet 2018 sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne les systèmes d'ancrages ISOFIX, les ancrages pour fixation supérieure ISOFIX et les positions i-Size ; modifié par le complément 1, en vigueur dès le 22 juin 2022 (Add.144 Amend.1).
Règlement CEE-ONU n° 149 ⁴⁰	Règlement CEE-ONU n° 149 du 15 novembre 2019 sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des dispositifs (feux) et systèmes d'éclairage de la route pour les véhicules à moteur ; modifié en dernier lieu par le complément 4, en vigueur dès le 22 juin 2022 (Add.148 Amend.4).
Règlement CEE-ONU n° 150 ⁴¹	Règlement CEE-ONU n° 150 du 15 novembre 2019 sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des dispositifs et marquages rétroréfléchissants pour les véhicules à moteur et leurs remorques ; modifié en dernier lieu par le complément 4, en vigueur dès le 22 juin 2022 (Add.149 Amend.4).
Règlement CEE-ONU n° 151 ⁴²	Règlement CEE-ONU n° 151 du 15 novembre 2019 sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules à moteur en ce qui concerne le système de surveillance de l'angle mort pour la détection des vélos ; modifié en dernier lieu par le complément 3, en vigueur dès le 22 juin 2022 (Add.150 Amend.3).
Règlement CEE-ONU n° 152 ⁴³	Règlement CEE-ONU n° 152 du 23 janvier 2020 sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules des catégories M ₁ et N ₁ en ce qui concerne leur système actif de freinage d'urgence ; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 02, complément 1, en vigueur dès le 22 juin 2022 (Add.151 Rev.2 Amend.1).

37 RO 2015 2435

38 RO 2016 3693

39 RO 2019 477

40 RO 2020 495

41 RO 2020 495

42 RO 2020 495

43 RO 2020 495

N° du règlement CEE-ONU	Titre du règlement avec compléments
Règlement CEE-ONU n° 15344	Règlement CEE-ONU n° 153 du 22 janvier 2021 sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne l'intégrité du système d'alimentation en carburant et la sûreté de la chaîne de traction électrique en cas de choc arrière ; modifié par le complément 2, en vigueur dès le 22 juin 2022 (Add.152 Amend.2).
Règlement CEE-ONU n° 15745	Règlement CEE-ONU n° 157 du 22 janvier 2021 sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne leur système automatisé de maintien dans la voie ; modifié en dernier lieu par le complément 3, en vigueur dès le 22 juin 2022 (Add.156 Amend.3).
Règlement CEE-ONU n° 158	Règlement CEE-ONU n° 158 du 10 juin 2021 sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des dispositifs d'aide à la vision lors des manœuvres en marche arrière et des véhicules à moteur en ce qui concerne la détection par le conducteur d'usagers de la route vulnérables derrière le véhicule; modifié par le complément 1, en vigueur dès le 22 juin 2022 (Add.157 Amend.1).
Règlement CEE-ONU n° 159	Règlement CEE-ONU n° 159 du 10 juin 2021 sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne les systèmes de détection de piétons et de cyclistes au démarrage ; modifié par le complément 1, en vigueur dès le 22 juin 2022 (Add.158 Amend.1).
Règlement CEE-ONU n° 160	Règlement CEE-ONU n° 160 du 30 septembre 2021 sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules à moteur en ce qui concerne l'enregistreur de données de route ; modifié par la série d'amendements 01, en vigueur depuis le 22 mars 2022 (Add.159 Rév.1).

44 RO 2021 211

45 RO 2021 211

Annexe 5
(art. 50, al. 2, 52, al. 5, 177, al. 3)

Mesure de la fumée, des gaz d'échappement et de l'évaporation

Ch. 213

- 213 S'agissant des moteurs à allumage commandé ou à allumage par compression des véhicules automobiles dont le poids total est compris entre 0,8 et 12 t, et dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 45 km/h, il suffit qu'ils soient conformes au règlement (UE) 2016/1628 ou au règlement CEE-ONU n° 96.

Annexe 8
(art. 67, al. 2)

Composants dangereux des véhicules

Ch. 11

- 11 Les pare-buffles des véhicules non soumis au règlement (UE) 2019/2144 (art. 104a, al. 3) doivent être conçus de manière à ne pas augmenter le risque de blessures en cas de collision, notamment avec des piétons ou des usagers de deux-roues.

Annexe 9
(art. 107, al. 3 et 139, al. 3)

Dimensions intérieures des véhicules déterminantes, établissement du nombre de places et calcul du poids des bagages

Ch. 222 et 241.3

Ne concerne que le texte italien.

Ch. 25

25 Poids par personne

Pour établir le nombre de places, le poids déterminant par personne s'élève à 75 kg, sauf dans les cas suivants :

- | | |
|-----------------------------------|-------|
| – minibus | 71 kg |
| – minibus avec places debout | 68 kg |
| – voitures de tourisme | 68 kg |
| – voitures de livraison | 68 kg |
| – bus scolaires | 40 kg |
| – pour les autocars, voir ch. 321 | |