



Recueil des lois fédérales

N° 44 11 novembre 1986

- 1832 Assurance des véhicules (OAV)
- 1833 Construction et équipement des véhicules routiers (OCE)
 - Emissions de gaz d'échappement
- 1836 – Voitures automobiles légères (OEV 1)
- 1866 – Voitures automobiles lourdes (OEV 2)
- 1878 – Motocycles (OEV 3)
- 1889 – Cyclomoteurs (OEV 4)
- 1899 Prix de prise en charge pour la chicorée endive «Witloof» de la récolte 1986
- 1900 Aspects civils de l'enlèvement international d'enfants. Convention
- 1902 Convention douanière relative aux conteneurs
- 1904 Association européenne de libre-échange (AELE). Convention. Décision du Conseil AELE n° 5/1986
- 1910 Accord avec la Communauté économique européenne. Décision du comité mixte n° 2/86
- 1916 Errata: Convention de sécurité sociale entre la Confédération suisse et le Royaume du Danemark

Ordonnance sur l'assurance des véhicules (OAV)

Modification du 17 septembre 1986

Le Conseil fédéral suisse
arrête:

I

L'ordonnance du 20 novembre 1959¹⁾ sur l'assurance des véhicules (OAV) est modifiée comme il suit:

Art. 3

Assurance
minimale

¹ L'assurance couvrira les droits des lésés au moins jusqu'à concurrence du montant de 3 millions de francs par événement, pour l'ensemble des dommages corporels et matériels.

² Pour les voitures automobiles et les trains routiers transportant des personnes, la couverture minimale prévue par événement sera portée à 4 millions de francs si le véhicule est aménagé pour plus de 40 personnes.

II

La présente modification entre en vigueur le 1^{er} janvier 1987.

17 septembre 1986

Au nom du Conseil fédéral suisse:
Le président de la Confédération, Egli
Le chancelier de la Confédération, Buser

31042

¹⁾ RS 741.31

Ordonnance sur la construction et l'équipement des véhicules routiers (OCE)

Modification du 22 octobre 1986

*Le Conseil fédéral suisse
arrête:*

I

L'ordonnance du 27 août 1969¹⁾ sur la construction et l'équipement des véhicules routiers (OCE) est modifiée comme il suit:

Art. 19, 9^e al.

⁹ Sur les véhicules à allumage commandé, le dispositif d'alimentation doit être conforme, en ce qui concerne les émissions d'évaporation, aux prescriptions de l'annexe 3.

Annexes 2 et 3

Les annexes 2 et 3 sont modifiées conformément au texte ci-joint.

II

La présente modification entre en vigueur le 15 novembre 1986.

22 octobre 1986

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération, Egli
Le chancelier de la Confédération, Buser

31019

¹⁾ RS 741.41

*Annexe**Annexe 2***Puissance utile du moteur**

La puissance utile est la puissance nette du moteur mesurée en kilowatts (kW) sur le vilebrequin, déterminée selon une norme internationale reconnue par le Département fédéral de justice et police.

Annexe 3

Titre principal et titres du chiffre 1, ainsi que des chiffres 133.2 et 2

Mesure de la fumée, des gaz d'échappement et de l'évaporation des véhicules à moteur**1 Mesure de la fumée des moteurs à allumage par compression**

133.2 La mesure doit être effectuée lorsque le moteur fonctionne sous pleine charge et que le nombre de tours atteint 95 pour cent et 70 pour cent du régime correspondant à la puissance maximale du moteur et lorsque ce dernier fonctionne au plus élevé des régimes suivants:

- au régime du couple maximal (ne s'applique qu'aux véhicules dont la vitesse maximale ne peut dépasser 40 km/h, en raison de leur genre de construction);
- 45 pour cent du régime de la puissance maximale du moteur;
- 1000/min.

Pendant le prélèvement de la fumée, le régime choisi pour les mesures sera maintenu constant.

2 Mesure des gaz d'échappement et de l'évaporation des véhicules équipés d'un moteur à allumage commandé ou d'un moteur à allumage par compression**21 Homologation/Première immatriculation de véhicules dispensés de l'homologation**

211 Les voitures automobiles dont le poids total n'excède pas 3500 kg, équipées d'un moteur à allumage commandé ou d'un moteur à

allumage par compression, doivent être conformes à l'ordonnance du 22 octobre 1986¹⁾ sur les émissions de gaz d'échappement des voitures automobiles légères (OEV 1); font exception les voitures automobiles dont la vitesse maximale ne peut dépasser 50 km/h en raison de leur genre de construction, ainsi que les tracteurs et les voitures automobiles de travail.

- 212 Les moteurs à allumage par compression des voitures automobiles dont le poids total est supérieur à 3500 kg doivent être conformes à l'ordonnance du 22 octobre 1986²⁾ sur les émissions de gaz d'échappement des voitures automobiles lourdes (OEV 2); font exception les moteurs des véhicules dont la vitesse maximale est égale ou inférieure à 30 km/h, en raison de leur genre de construction, ainsi que les moteurs des tracteurs et des voitures automobiles de travail.
- 213 Les motocycles équipés d'un moteur à allumage commandé doivent être conformes à l'ordonnance du 22 octobre 1986³⁾ sur les émissions de gaz d'échappement des motocycles (OEV 3); font exception les véhicules à chenilles.
- 214 Les cyclomoteurs équipés d'un moteur à allumage commandé doivent être conformes à l'ordonnance du 22 octobre 1986⁴⁾ sur les émissions de gaz d'échappement des cyclomoteurs (OEV 4).
- 215 Le Département fédéral de justice et police peut aussi reconnaître d'autres mesures des gaz d'échappement et de l'évaporation exécutées à l'étranger, mais non conformes aux chiffres 211 et 214, si elles ont lieu selon des normes équivalentes aux prescriptions suisses.
- 216 Les chiffres 211, 213 et 215 sont aussi applicables aux véhicules dispensés de l'homologation.

22 Contrôles individuels

Lors des contrôles individuels (art. 105, 1^{er} al., OAC⁵⁾) des voitures automobiles légères, il est en règle générale nécessaire d'effectuer un contrôle subséquent des gaz d'échappement, conformément à l'article 83b, en utilisant des appareils de mesurage homologués.

31019

¹⁾ RO 1986 1836

²⁾ RO 1986 1866

³⁾ RO 1986 1878

⁴⁾ RO 1986 1889

⁵⁾ RS 741.51

Ordonnance sur les émissions de gaz d'échappement des voitures automobiles légères (OEV 1)

du 22 octobre 1986

Le Conseil fédéral suisse,
vu les articles 8 et 106 de la loi fédérale sur la circulation routière¹⁾,
arrête:

1. Champ d'application

- 1.1 La présente ordonnance s'applique au contrôle des voitures automobiles (art. 2, 1^{er} al., OCE²⁾) équipées d'un moteur à allumage commandé ou d'un moteur à allumage par compression en ce qui concerne:
- les émissions de gaz polluants et de particules en provenance du dispositif d'échappement;
 - les émissions d'évaporation en provenance du dispositif d'alimentation;
 - les émissions en provenance du carter.
- 1.2 Ne sont pas soumises à la présente ordonnance:
- les voitures automobiles dont le poids total garanti excède 3500 kg;
 - les voitures automobiles dont le genre de construction ne permet pas d'excéder la vitesse de 50 km/h;
 - les tracteurs et les voitures automobiles de travail.
- 1.3 Les véhicules soumis à la présente ordonnance sont classés en deux groupes, à savoir:
- 1.3.1 *Groupe I*
- a. Véhicules destinés au transport de neuf personnes au plus, conducteur compris et dont la charge utile est de 760 kg au maximum;
 - b. Véhicules destinés au transport de choses et dont la charge utile ne peut excéder 760 kg;

RS 741.435.1

¹⁾ RS 741.01

²⁾ RS 741.41

- c. Véhicules semblables à ceux qui figurent sous les lettres a et b, et servant indifféremment à transporter des personnes ou des choses.

1.3.2 *Groupe II*

- a. Véhicules destinés au transport de personnes dont la charge utile excède 760 kg et véhicules destinés au transport de plus de neuf personnes, conducteur compris;
- b. Véhicules destinés au transport de choses et dont la charge utile excède 760 kg;
- c. Véhicules destinés au transport de neuf personnes au plus, conducteur compris, dont la charge utile est de 760 kg au maximum et pour lesquels il est possible de démontrer qu'ils dérivent d'un des véhicules décrits sous les lettres a ou b;
- d. Véhicules du groupe I faisant partie des véhicules «tout terrain».

2. Définitions

Au sens de la présente ordonnance, on entend par:

- 2.1 «Emissions de gaz d'échappement»: substances rejetées dans l'atmosphère et sortant de toute ouverture située en aval du collecteur d'échappement d'un moteur de véhicule;
- 2.2 «Type du véhicule en ce qui concerne les gaz d'échappement»: ensemble des véhicules identiques quant aux dispositifs de contrôle des émissions et de l'évaporation et quant à la transmission, y compris les démultiplications totales pour tous les rapports utilisés au cours des contrôles. Pour les démultiplications totales – exprimées sous forme de vitesse du véhicule lorsque le moteur tourne à un régime de 1000/min. –, un écart de ± 8 pour cent est toléré.
- 2.3 «Masse de référence»: poids à vide plus 136 kg.
- 2.4 «Dispositif de contrôle des émissions»: ensemble de tous les organes servant à contrôler, commander et réduire les émissions en provenance du dispositif d'échappement et du carter.
- 2.5 «Type du véhicule»: désignation par le constructeur du type représentatif d'une série de production.
- 2.6 «Poids total garanti»: poids maximal admis par le constructeur.
- 2.7 «Gaz polluants»: monoxyde de carbone (CO), hydrocarbures (HC) (exprimés sous la forme de $\text{CH}_{1,85}$; au ralenti, exprimés sous la

forme de C_6H_{14}) et oxydes d'azote (NO_x) (exprimés en équivalents dioxyde d'azote (NO_2)).

- 2.8 «Tout terrain»: se dit des véhicules dont au moins un essieu arrière et un essieu avant sont entraînés, et qui remplissent au moins quatre des conditions suivantes, figurant dans la norme ISO 612/1978:
- Angle de rampe: 14° au minimum
 - Angle de surplomb avant: 28° au minimum
 - Angle de surplomb arrière: 20° au minimum
 - Garde au sol (sans essieux): 200 mm au minimum
 - Garde au sol sous les essieux: 175 mm au minimum.
- Les grandeurs énumérées ci-dessus doivent être mesurées sur le véhicule non chargé, sans tenir compte d'éventuels accessoires (p. ex. treuil, dispositif d'attelage, etc.), les roues directrices étant placées parallèlement au plan médian longitudinal, et la pression des pneus étant conforme aux recommandations du constructeur.
- 2.9 «Emissions du carter»: gaz ou vapeurs rejetés dans l'atmosphère et provenant des cavités, situées soit à l'intérieur soit à l'extérieur du moteur, qui sont reliées au carter d'huile par des conduits internes ou externes.
- 2.10 «Poids à vide»: masse du véhicule en état de circuler, sans les occupants ni le chargement, mais avec tout l'équipement standard et les accessoires selon le chiffre 5.3, y compris la masse de carburant correspondant au contenu nominal du réservoir. Pour les véhicules munis d'équipements spéciaux (p. ex. véhicules des services de santé et du feu, voitures servant d'habitation), ces équipements ne sont pas compris dans le poids à vide. Pour les véhicules qui ne sont fabriqués que sous forme de châssis avec cabine et qui ne sont équipés d'un pont qu'en Suisse, il faut, pour déterminer le poids à vide, ajouter le poids du pont le plus léger disponible sur le marché.
- 2.11 «Année du modèle»: année civile au cours de laquelle, selon les indications du constructeur, la majorité des véhicules d'un type déterminé est construite. L'indication d'une certaine année du modèle ne peut s'appliquer aux véhicules ayant été construits avant le 1^{er} juillet de l'année précédente ou après le 31 décembre de l'année en question.
- 2.12 «Familles de moteurs»: unités de base dans lesquelles le constructeur divise sa gamme de production afin de permettre la sélection des véhicules à examiner; une famille de moteurs peut englober plusieurs types de véhicules en ce qui concerne les gaz d'échappement.

- 2.13 «Charge utile»: différence entre le poids total garanti et le poids à vide.
- 2.14 «Particule»: toute substance solide contenue dans les gaz d'échappement et recueillie au moyen de filtres, dans le mélange dilué de ces gaz, à une température maximale de 52° C, selon les indications de l'annexe 1 de la présente ordonnance.
- 2.15 «Laboratoire de contrôle»: laboratoire chargé par le Service d'homologation de mesurer les émissions des véhicules à examiner, lors des contrôles supplémentaires et des contrôles de la production.
- 2.16 «Service d'homologation»: Service fédéral d'homologation de l'Office fédéral de la police, CH – 3003 Berne.
- 2.17 «Emissions d'évaporation»: somme des vapeurs d'hydrocarbures rejetées dans l'atmosphère par le dispositif d'alimentation.
- 2.18 «Dispositif de contrôle de l'évaporation»: ensemble de toutes les pièces servant au contrôle, à la commande et à la réduction des émissions d'évaporation.
- 2.19 «Dispositif visant à éluder les prescriptions»: organe qui met en fonction, règle, ralentit ou met hors service une partie quelconque du dispositif de contrôle des émissions et de l'évaporation, afin de réduire l'efficacité de ce dispositif dans les conditions normales de fonctionnement et d'utilisation du véhicule. Ne répondent pas à cette définition, les organes dont on peut prouver (la preuve doit pouvoir être examinée) qu'ils jouent un rôle de protection empêchant des dégâts aux parties ou dispositifs importants en matière de gaz d'échappement, ainsi que les organes dont l'activité ne se poursuit pas au-delà du démarrage.

3. Dispositions générales

3.1 Durabilité

- 3.1.1 Les valeurs limites en matière d'émissions figurant dans la présente ordonnance doivent être respectées sur une distance de 80 000 km ou durant une période d'utilisation de cinq ans (la condition qui se réalise la première étant déterminante).

Chaque véhicule doit posséder un équipement dont les parties importantes en matière d'émissions, y compris celles qui constituent les dispositifs de contrôle des émissions et de l'évaporation, doivent être conçues, construites et assemblées selon une méthode et avec des matériaux d'une qualité suffisante pour que le véhi-

cule puisse satisfaire aux dispositions de la présente ordonnance sur une distance de 80 000 km ou durant une période d'utilisation de cinq ans (la condition qui se réalise la première étant déterminante). Ces conditions s'entendent pour

- un usage normal du véhicule,
- une utilisation exclusive du carburant requis,
- un entretien régulier et conforme aux prescriptions du constructeur,

mais elles ne dépendent pas de facteurs variables tels que la chaleur, le froid, les démarrages à froid répétés, les vibrations et l'utilisation du véhicule à la vitesse maximale autorisée par son genre de construction.

- 3.1.2 Lors de la procédure d'approbation du type en ce qui concerne les gaz d'échappement et lors du contrôle de la production, on utilise des facteurs de détérioration pour fournir des preuves relatives à la durabilité dépassant 80 000 km ou cinq ans.

Ces facteurs correspondent à la variation des émissions, variation intervenant pendant que le véhicule parcourt 80 000 km. Ils doivent être déterminés par le constructeur conformément au chiffre 8.1.

- 3.1.3 Dans chaque famille de moteurs, les facteurs de détérioration doivent être déterminés séparément pour chaque composant des gaz polluants et pour les particules, afin de permettre l'interprétation du test fondé sur le cycle de conduite urbaine. En plus, il faut déterminer le facteur de détérioration propre aux émissions d'évaporation.

Les facteurs concernant les gaz polluants sont des multiplicateurs; le facteur se rapportant aux émissions d'évaporation, en revanche, n'est qu'un terme additionnel.

Lorsqu'un facteur déterminé par le constructeur conformément au chiffre 8.1.1 est inférieur à un, ou à zéro en ce qui concerne les émissions d'évaporation, ledit facteur est considéré, dans la présente ordonnance, comme ayant une valeur de un, respectivement de zéro.

3.2 *Montage de dispositifs visant à éluder les prescriptions*

L'approbation du type quant aux gaz d'échappement, destinée à une famille de moteurs, n'est pas délivrée lorsqu'un des types de véhicule appartenant à ladite famille est équipé d'un dispositif visant à éluder les prescriptions.

3.3 *Demande d'approbation du type et appareillage d'essai*

Pour obtenir une approbation du type quant aux gaz d'échappement, le constructeur doit adresser au Service d'homologation une demande conforme au chiffre 4. Il doit énumérer, dans ladite demande, les caractéristiques techniques du type de véhicule en question et prouver, par un certain nombre de contrôles des émissions, que les véhicules satisfont aux exigences de la présente ordonnance.

Pour pouvoir effectuer les contrôles des émissions de gaz d'échappement et d'évaporation, le requérant doit posséder l'appareillage d'essai approprié, ou pouvoir en disposer. Les exigences auxquelles cet appareillage est soumis sont énumérées dans les annexes 1 à 3 de la présente ordonnance. Le Service d'homologation a le droit de contrôler l'appareillage d'essai.

3.4 *Existence d'une approbation du type quant aux gaz d'échappement*

Une véhicule ne peut être admis à l'homologation que si une approbation du type quant aux gaz d'échappement a été délivrée pour la famille de moteurs à laquelle appartient le type du véhicule en question.

4. Demande d'approbation du type quant aux gaz d'échappement

4.1 *Généralités*

4.1.1 La demande d'approbation du type quant aux gaz d'échappement doit être adressée au Service d'homologation, en un exemplaire.

4.1.2 La demande doit être rédigée en langue française, allemande, italienne ou anglaise, et signée par une personne habilitée à cet effet.

4.1.3 Pour communiquer les renseignements nécessaires, le requérant utilisera les formules officielles du Service d'homologation ou ses propres formules dont les rubriques seront disposées de la même manière.

4.1.4 Le requérant doit conserver, pendant six ans à dater de la délivrance de l'approbation du type quant aux gaz d'échappement, les documents et résultats des contrôles qui lui auront servi à établir sa demande.

4.1.5 Le Service d'homologation a le droit de consulter les documents et résultats des contrôles et d'inspecter les véhicules sélectionnés pour l'examen ainsi que les installations que le requérant a utilisées pour effectuer les différents contrôles des émissions.

4.2 *Critères pour le classement dans une famille de moteurs*

4.2.1 Les véhicules faisant l'objet d'une demande d'approbation du type quant aux gaz d'échappement doivent être répartis en groupes dont on peut admettre que les moteurs ont des caractéristiques similaires en ce qui concerne les émissions de gaz polluants et de particules. Ainsi constitué, chaque groupe de véhicules dont les moteurs ont des caractéristiques similaires au niveau des émissions est considéré comme appartenant à la même famille de moteurs. La désignation de la famille de moteurs est faite par le constructeur et ne doit inclure que l'année du modèle pour laquelle une demande est initialement présentée.

4.2.2 Appartiennent à la même famille de moteurs, les véhicules dont les moteurs concordent sur les points suivants:

- Distance entre les centres d'alésage des cylindres
- Disposition et nombre des cylindres et exécution du bloc-cylindres (p. ex. refroidissement par air ou par eau, moteur à 4 cylindres en ligne, moteur V6, etc.)
- Emplacement des soupapes d'admission et d'échappement (ou des orifices d'admission et d'échappement)
- Système d'aspiration de l'air (p. ex. suralimentation)
- Procédé de combustion et mode de fonctionnement
- Système de traitement des gaz d'échappement (en aval)
- Caractéristiques du catalyseur (pour les modèles qui en sont équipés)
 - Type (catalyseur à oxydation ou catalyseur à trois voies)
 - Volume (avec une tolérance de ± 15 pour cent en ce qui concerne la surface active)
- Dispositif de formation du mélange
- Type du dispositif d'alimentation et du dispositif d'accumulation des vapeurs de carburant (pour les modèles possédant un tel équipement)
- Genre de construction du réservoir servant à contenir les vapeurs de carburant (pour les modèles possédant un tel équipement).

4.3 *Demande concernant une nouvelle famille de moteurs*

4.3.1 La demande comprendra les indications suivantes:

- a. Une désignation et une description des types de véhicules pour lesquels la demande est déposée;
- b. Le nombre probable d'exemplaires de chaque type de véhicule en ce qui concerne les gaz d'échappement, qui seront vendus en Suisse pendant la durée de validité de l'approbation du type quant aux gaz d'échappement;
- c. La désignation et la description des véhicules sélectionnés pour l'examen qui comprend les contrôles des émissions et, si nécessaire, le test de durabilité;
- d. Une attestation prouvant que les véhicules remplissent les conditions décrites sous les chiffres 3.1 et 3.2;
- e. Une description des organes permettant de bloquer ou de sceller les pièces réglables du dispositif de formation du mélange et les parties importantes en matière d'émissions, afin d'empêcher toute manipulation non autorisée;
- f. Les résultats des contrôles des gaz d'échappement effectués sur les véhicules sélectionnés pour l'examen;
- g. Les indications relatives au procédé choisi pour déterminer les facteurs de détérioration (cf. ch. 8.1) et l'indication desdits facteurs;
- h. L'indication, pour tout véhicule de chaque famille de moteurs, de la distance minimale de rodage à parcourir pour que ses parties importantes en matière d'émissions fonctionnent régulièrement et permettent ainsi d'obtenir des résultats fiables lors des contrôles des émissions; ce point doit être dûment attesté;
- i. Une liste de tous les travaux d'entretien relatifs aux émissions de gaz d'échappement, recommandés et nécessaires pour garantir que les véhicules répondent aux exigences de la présente ordonnance;
- k. Une description de la formation que le personnel de l'atelier doit recevoir pour être en mesure de procéder aux travaux d'entretien, ainsi qu'une description de l'équipement nécessaire pour effectuer ces travaux;
- l. Un manuel d'utilisation destiné aux détenteurs de véhicules en Suisse et contenant, d'une part, les instructions relatives à l'utilisation et à l'entretien des véhicules (instructions auxquelles il faudra aussi se conformer lors du contrôle des émissions) et, d'autre part, l'indication de la fréquence des travaux d'entretien en rapport avec les émissions ainsi que la mention de l'étendue de ces travaux;
- m. Une déclaration attestant que les véhicules sélectionnés pour l'examen ont été contrôlés conformément aux dispositions de la présente ordonnance, que seuls des travaux d'entretien recommandés par le constructeur pour le type du véhicule en

question ont été effectués, et que les véhicules sont conformes aux présentes dispositions;

- n. Pour les véhicules équipés d'un moteur à allumage commandé, les indications de réglage, les conditions de mesure et les valeurs de référence figurant sur la fiche d'entretien du système antipollution selon l'article 83a, 3^e alinéa, OCE¹⁾;
- o. Le nombre de véhicules à examiner dans le cadre de l'échantillonnage définitif prévu, le cas échéant, pour le contrôle de la production; ce nombre peut être modifié par le Service d'homologation (cf. ch. 14.3.4.2).

- 4.3.2 Le Service d'homologation peut demander des renseignements supplémentaires concernant les véhicules à examiner, l'appareillage d'essai, le carburant utilisé et le test de durabilité (si ce dernier est effectué).
- 4.3.3 Au besoin, le constructeur peut demander conseil au Service d'homologation avant de déposer sa demande.
- 4.3.4 Le constructeur ne peut présenter une demande pour une nouvelle famille de moteurs s'il existe déjà, pour cette famille de moteurs, une approbation du type quant aux gaz d'échappement et si les caractéristiques de base de ces moteurs selon le chiffre 4.2.2 restent inchangées.

5. Véhicules à examiner

5.1 *Sélection des véhicules à examiner*

La sélection des véhicules pour l'examen comportant les différents contrôles des émissions est fondée sur la répartition en familles de moteurs. Elle s'opère de la façon suivante:

5.1.1 Premier véhicule à examiner:

Ce véhicule doit appartenir au type du véhicule, en ce qui concerne les gaz d'échappement, dont on peut attendre les émissions les plus élevées.

5.1.2 Deuxième véhicule à examiner (seulement si tous les véhicules appartenant à une famille de moteurs ne sont pas semblables):

Ce véhicule doit appartenir au type du véhicule, en ce qui concerne les gaz d'échappement, qui fait partie de la classe de masses de référence la plus élevée.

Lorsqu'il existe différents types de véhicules, en ce qui concerne les gaz d'échappement, dans une même classe de masses de réfé-

¹⁾ RS 741.41

rence, il convient de sélectionner un véhicule du type qui présente, à 80 km/h, la plus grande résistance à l'avancement. Si les résistances à l'avancement sont égales entre elles, il faut choisir un véhicule du type dont la cylindrée est la plus grande. S'il n'y a pas non plus de différences entre les cylindrées, il faut choisir un véhicule du type présentant la plus grande démultiplication totale. Si, après application de ce procédé de sélection, le deuxième véhicule à examiner est identique au premier, on peut renoncer à ce deuxième véhicule.

- 5.1.3 Pour déterminer les émissions d'évaporation, il faut choisir, parmi les véhicules à examiner selon les chiffres 5.1.1 et 5.1.2, celui dont on peut attendre les émissions d'évaporation les plus élevées. Si ce véhicule n'a pas un dispositif de contrôle de l'évaporation correspondant au dispositif dont on peut attendre les émissions d'évaporation les plus importantes dans la famille de moteurs considérée, il faut sélectionner, pour l'examen, un véhicule supplémentaire équipé du dispositif de contrôle de l'évaporation dont on peut attendre les émissions d'évaporation les plus importantes.
- 5.1.4 Après avoir rodé les véhicules à examiner, il faut effectuer les contrôles des émissions conformément aux dispositions de la présente ordonnance. A cette occasion, tous les résultats de mesure des émissions doivent être communiqués au Service d'homologation.
- 5.1.5 En ce qui concerne les véhicules à examiner en vue de tester leur durabilité, il y a lieu de se reporter à l'annexe 4 de la présente ordonnance.

5.2 *Véhicules supplémentaires à examiner*

- 5.2.1 Le constructeur peut désigner lui-même des véhicules supplémentaires à examiner. Les résultats des contrôles des émissions effectués sur ces véhicules doivent également figurer dans la demande d'approbation du type quant aux gaz d'échappement.
- 5.2.2 Le Service d'homologation peut imposer la sélection de véhicules supplémentaires d'un type déterminé et munis d'un équipement défini de manière détaillée.
- 5.2.3 Il peut désigner, comme véhicule à examiner, un véhicule appartenant à la famille de moteurs en question, mais différent de celui qui, selon le chiffre 5.1, devrait être sélectionné pour l'examen.

5.3 *Calcul de la masse de référence*

Pour calculer la masse de référence du véhicule à examiner, on tiendra compte de l'équipement du véhicule de la manière suivante:

5.3.1 Chaque accessoire se trouvant dans le véhicule lors de son homologation en Suisse est considéré normalement comme équipement standard.

5.3.2 Lorsque, dans une famille de moteurs, plus du tiers des véhicules doivent être munis, selon toute probabilité, d'un équipement supplémentaire, il faut prendre en considération la masse de celui-ci pour calculer la masse de référence de tous les véhicules à examiner de cette famille de moteurs. Il n'est pas nécessaire de tenir compte des accessoires supplémentaires pesant moins de 1,5 kg chacun.

5.4 *Equipement et réglage*

5.4.1 En principe, l'équipement et le réglage des véhicules à examiner doivent être conformes aux indications figurant dans la demande.

5.4.2 Le Service d'homologation peut exiger un réglage déterminé des parties importantes en matière de gaz d'échappement des véhicules à examiner; pour les moteurs à allumage commandé, cela concerne notamment le régime du ralenti, la teneur en CO et en HC au ralenti ainsi que le calage de base du point d'allumage. Le réglage exigé se fera dans les limites de tolérance indiquées par le constructeur ou dans les limites que les ateliers peuvent raisonnablement respecter, selon l'avis du Service d'homologation, en fonction de leurs installations et possibilités de travail.

5.5 *Résultats obtenus à partir d'autres véhicules*

D'entente avec le Service d'homologation, le constructeur peut, au lieu de mettre à la disposition dudit service un véhicule sélectionné conformément au chiffre 5.1, envoyer simplement les résultats de mesure des émissions de gaz d'échappement et/ou d'évaporation – y compris ceux du test de durabilité –, obtenus à partir d'un véhicule pareil, en ce qui concerne les émissions polluantes, à ceux dont les résultats ont déjà servi à fonder une demande d'approbation du type quant aux gaz d'échappement conforme au chiffre 4.3.1, ou à délivrer une telle approbation en application du chiffre 10.1.

5.6 *Contrôle supplémentaire*

- 5.6.1 Le Service d'homologation peut exiger qu'un véhicule à examiner subisse un contrôle supplémentaire dans ses propres laboratoires – ou dans des laboratoires de contrôle qu'il aura désignés – ou encore procéder lui-même au contrôle chez le constructeur, après entente avec celui-ci; dans ce cas, le constructeur doit mettre son personnel et ses installations à la disposition du Service d'homologation. Si ce contrôle donne des résultats qui s'écartent des indications fournies par le constructeur, les valeurs obtenues par le Service d'homologation sont considérées comme résultats officiels. Le contrôle supplémentaire ne doit pas nécessairement englober tous les tests.
- 5.6.2 Le Service d'homologation peut disposer des véhicules à examiner ou des parties de ceux-ci, afin de vérifier si les véhicules appartenant à la même famille de moteurs répondent aux prescriptions de la présente ordonnance.

6. Contrôle des émissions

Les véhicules sélectionnés pour l'examen sont soumis aux cinq contrôles décrits ci-après. Ils doivent auparavant fonctionner assez longtemps pour que leurs parties importantes en matière d'émissions fonctionnent régulièrement et permettent ainsi d'obtenir des résultats fiables lors des contrôles des émissions; la durée de fonctionnement ainsi définie doit correspondre au temps que le véhicule mettrait pour parcourir une distance comprise entre 500 km au minimum et 15 000 km au maximum.

6.1 *Test fondé sur le cycle de conduite urbaine*

- 6.1.1 Le test fondé sur le cycle de conduite urbaine sert à mesurer les quantités de gaz polluants (et de particules pour les moteurs à allumage par compression) émises par le moteur.
- 6.1.2 Ce test consiste à simuler une course en ville comportant des démarrages à froid et à chaud, sur un banc dynamométrique permettant de reproduire la résistance à l'avancement et l'inertie.
- 6.1.3 Le test sera exécuté selon la méthode décrite à l'annexe 1 de la présente ordonnance.

6.2 *Test fondé sur le cycle de conduite interurbaine*

- 6.2.1 Le test fondé sur le cycle de conduite interurbaine n'est destiné

qu'aux véhicules dont le genre de construction permet d'atteindre une vitesse maximale au moins égale à 90 km/h; il sert à mesurer les quantités de NO_x émises par le moteur lors de déplacements à vitesse élevée.

6.2.2 Le test fondé sur le cycle de conduite interurbaine est effectué après le test fondé sur le cycle de conduite urbaine, sur le même banc dynamométrique. Il consiste à simuler une course effectuée hors des localités, avec un moteur déjà chaud.

6.2.3 Le test sera exécuté selon la méthode décrite à l'annexe 1 de la présente ordonnance.

6.3 *Test d'évaporation*

6.3.1 Pour les véhicules équipés d'un moteur à allumage commandé, il faut encore mesurer les émissions d'évaporation de HC provenant du dispositif d'alimentation (test d'évaporation).

6.3.2 Avant d'effectuer le test fondé sur le cycle de conduite urbaine, on mesure les pertes dues à la dilatation du contenu du réservoir et les émissions d'évaporation qui se produisent quand on arrête le moteur à chaud. On mesure encore – si nécessaire – les émissions d'évaporation apparaissant au cours du test fondé sur le cycle de conduite urbaine.

6.3.3 Le test sera exécuté selon la méthode décrite à l'annexe 1 de la présente ordonnance.

6.4 *Test du ralenti*

6.4.1 Le test du ralenti est destiné aux véhicules équipés d'un moteur à allumage commandé. Il sert à mesurer la teneur des gaz d'échappement en monoxyde de carbone (CO), dioxyde de carbone (CO₂) et hydrocarbures (HC), lorsque le moteur tourne au ralenti. La mesure du CO₂ permet de corriger les deux autres mesures en cas de dilution éventuelle des gaz d'échappement.

6.4.2 Le test sera exécuté selon la méthode décrite à l'annexe 2 de la présente ordonnance.

6.5 *Test du carter*

6.5.1 Le test du carter sert à mesurer d'éventuelles émissions de HC en provenance du carter. Il s'applique à tous les véhicules soumis à la présente ordonnance, à l'exception de ceux qui sont équipés d'un moteur à deux temps et dont la précompression s'effectue dans le carter.

- 6.5.2 Lorsque le constructeur est en mesure de prouver, autrement que par le test du carter, qu'aucune émission en provenance du carter ne peut parvenir dans l'atmosphère, il pourra renoncer à ce test.
- 6.5.3 Le test éventuel sera exécuté selon la méthode décrite à l'annexe 3 de la présente ordonnance.

7. Valeurs limites en matière d'émissions

7.1 *Gaz polluants et particules émis lors du test fondé sur le cycle de conduite urbaine*

Lors du test fondé sur le cycle de conduite urbaine décrit à l'annexe 1, la teneur des gaz d'échappement en gaz polluants et en particules ne doit pas dépasser les valeurs suivantes:

7.1.1 *Véhicules du groupe I*

Polluant en g/km	A (1. 10. 87) ²⁾	B (1. 10. 88) ²⁾
Monoxyde de carbone (CO)	2,1	2,1
Hydrocarbures (HC)	0,25	0,25
Oxydes d'azote (NO _x)	0,62	0,62
Particules ¹⁾	0,37	0,124

¹⁾ Ne concerne que les moteurs à allumage par compression.

²⁾ Cf. chiffre 15.2

7.1.2 *Véhicules du groupe II*

Polluant en g/km	A (1. 10. 88) ²⁾	B (1. 10. 90) ²⁾
Monoxyde de carbone (CO)	6,2	6,2
Hydrocarbures (HC)	0,50	0,50
Oxydes d'azote (NO _x)	1,4	1,1
Particules ¹⁾	0,37	0,162

¹⁾ Ne concerne que les moteurs à allumage par compression.

²⁾ Cf. chiffre 15.2

7.2 *Oxydes d'azote émis lors du test fondé sur le cycle de conduite interurbaine*

Lors du test fondé sur le cycle de conduite interurbaine décrit à l'annexe 1, la teneur en NO_x des gaz d'échappement ne doit pas dépasser les valeurs suivantes:

Polluant en g/km	Groupe I	Groupe II
Oxydes d'azote (NO _x)	0,76	1,8

7.3 *Emissions d'évaporation*

La somme des émissions d'hydrocarbures ne doit pas dépasser 2,0 g/test pour les véhicules à allumage commandé soumis au test d'évaporation figurant à l'annexe 1.

7.4 *Monoxyde de carbone et hydrocarbures émis au ralenti*

Pour les moteurs à allumage commandé soumis au test du ralenti décrit à l'annexe 2, la teneur en monoxyde de carbone (CO) et en hydrocarbures (HC; mesurés sous forme d'équivalents hexane) des gaz d'échappement émis au ralenti ne doit pas dépasser, à la vitesse de rotation indiquée par le constructeur, les valeurs suivantes:

Polluant	Groupe I	Groupe II
CO en % du vol.	0,50 ¹⁾	1,0 ¹⁾
HC en ppm	100 ¹⁾	200 ¹⁾

¹⁾ Ces résultats de mesure sont corrigés par le facteur de dilution (annexe 2).

7.5 *Emissions du carter*

Le système de ventilation du carter ne doit rejeter aucun gaz polluant (hydrocarbures) dans l'atmosphère. Pour effectuer un contrôle éventuel, on procédera au test du carter décrit à l'annexe 3.

8. Comparaison des résultats de tests avec les valeurs limites en matière d'émissions

8.1 *Facteurs de détérioration en rapport avec le test fondé sur le cycle de conduite urbaine et le test d'évaporation*

Avant de comparer les résultats officiels des tests avec les valeurs limites en matière d'émissions, il faut, pour prouver la durabilité décrite au chiffre 3.1, multiplier, par des facteurs de détérioration, les résultats du test fondé sur le cycle de conduite urbaine; en ce qui concerne le test d'évaporation, en revanche, le facteur de détérioration est simplement ajouté au résultat. Pour déterminer les

facteurs de détérioration, il convient d'appliquer une des trois méthodes décrites aux chiffres 8.1.1 à 8.1.3, méthodes qui peuvent varier selon qu'elles concernent le test fondé sur le cycle de conduite urbaine ou le test d'évaporation. Les facteurs de détérioration sont valables pour tous les types de véhicules appartenant à la même famille de moteurs.

Les facteurs de détérioration doivent être arrondis à un nombre de trois chiffres significatifs (ISO 31/0, annexe B 2, règle B).

- 8.1.1 Les facteurs de détérioration sont déterminés séparément pour chaque type de polluant en procédant au test de durabilité décrit à l'annexe 4 de la présente ordonnance.
- 8.1.2 Le constructeur peut fournir un autre document justificatif concernant la détermination de facteurs de détérioration (en se fondant par exemple sur les mesures d'émissions des véhicules prenant part à la circulation). Ces facteurs ne doivent toutefois pas être inférieurs aux facteurs de détérioration fixes figurant sous le chiffre 8.1.3. Le Service d'homologation décide de leur éventuelle reconnaissance.
- 8.1.3 Les facteurs de détérioration fixes sont les suivants:

Polluant	Moteur à allumage commandé	Moteur à allumage par compression
Monoxyde de carbone (CO)	1,20	1,10
Hydrocarbures (HC)	1,30	1,00
Oxydes d'azote (NO _x)	1,10 ¹⁾	1,00
Particules ¹⁾	—	1,20
Hydrocarbures contenus dans les émissions d'évaporation	0,00	—

¹⁾ Pour les véhicules équipés d'un catalyseur à oxydation: 1,00.

Lorsque le Service d'homologation a des raisons de penser qu'un certain type de véhicule présente un facteur de détérioration supérieur aux facteurs fixes, il peut décider que ces derniers ne pourront être appliqués à ce type de véhicule.

8.2 *Manière d'arrondir les résultats de l'examen*

Les résultats de l'examen doivent être arrondis à un nombre de deux chiffres significatifs (trois chiffres pour les particules figurant dans la colonne B au chiffre 7.1), (ISO 31/0, Annexe B 2, règle B). Au préalable, les résultats du test fondé sur le cycle de conduite

urbaine doivent être multipliés par les facteurs de détérioration mentionnés au chiffre 8.1; pour le test d'évaporation, en revanche, le facteur de détérioration doit être simplement ajouté au résultat.

9. Autres prescriptions

9.1 Manuel d'utilisation et instructions concernant l'entretien

9.1.1 Tout véhicule soumis à la présente ordonnance sera muni d'un manuel d'utilisation à l'usage du détenteur. Ce manuel comprendra le mode d'emploi du véhicule ainsi que les instructions nécessaires pour assurer le fonctionnement correct des dispositifs de contrôle des émissions et de l'évaporation. En outre, le manuel indiquera la fréquence et l'étendue des travaux d'entretien visant à limiter les émissions polluantes. Ces instructions seront rédigées en français, en allemand ou en italien. Elles doivent être facilement compréhensibles.

9.1.2 Pour chaque type de véhicule soumis à la présente ordonnance, le constructeur doit remettre aux entreprises de la branche automobile, des instructions concernant les travaux d'entretien. Sur tous les points importants en matière d'émissions, les instructions devront concorder avec les indications jointes par le constructeur à sa demande d'approbation du type quant aux gaz d'échappement.

9.1.3 Le Service d'homologation peut refuser de délivrer l'approbation du type quant aux gaz d'échappement lorsque les instructions remises sont incomplètes ou lorsqu'il a des raisons de supposer que ces instructions sont insuffisantes ou inexécutables.

9.2 Carburant et goulots de remplissage pour les véhicules à essence

9.2.1 Les moteurs doivent être construits de manière à pouvoir fonctionner durablement et de façon satisfaisante avec l'essence sans plomb disponible sur le marché.

Une plaque lisible portant la mention «ESSENCE SANS PLOMB UNIQUEMENT» ou une mention équivalente en français, allemand, italien ou anglais (au choix) devra être fixée à demeure près du goulot de remplissage d'essence.

9.2.2 Goulot de remplissage d'essence

9.2.2.1 Le goulot de remplissage d'essence doit être conçu de manière à interdire l'usage d'un pistolet dont l'extrémité a un diamètre extérieur égal ou supérieur à 23,6 mm. En revanche, il doit permettre

l'approvisionnement en essence avec un pistolet dont les dimensions sont les suivantes:

- Diamètre extérieur de l'extrémité inférieure ou égal à 21,3 mm;
- Extrémité du pistolet consistant en un tube droit de 63 mm de long au minimum.

9.2.2.2 Le goulot de remplissage doit être conçu de manière à empêcher l'introduction dans le réservoir de plus de 700 cm³ d'essence, en cas de tentative de remplissage avec un pistolet dont l'extrémité a un diamètre extérieur égal ou supérieur à 23,6 mm.

9.2.2.3 Le rétrécissement du goulot de remplissage doit être durable et pratiqué de manière à prévenir toute intervention non autorisée.

9.3 *Raccord destiné aux tests*

Les véhicules équipés d'un catalyseur doivent être munis d'un raccord bien accessible, d'un diamètre extérieur de 6 à 8 mm; placé en amont du catalyseur, ce raccord doit permettre de mesurer les quantités de polluants contenues dans les gaz d'échappement. Le raccord destiné aux tests n'est pas indispensable pour les véhicules à catalyseur qui ne sont pas équipés d'un dispositif de formation du mélange (sonde à oxygène incluse) réglable.

9.4 *Organes de réglage*

Sur les véhicules équipés d'un moteur à allumage commandé ou à allumage par compression, les organes permettant de régler les parties importantes en matière d'émissions et les pièces réglables du dispositif de formation du mélange doivent être scellés ou n'être accessibles qu'avec un outillage spécial. Cela concerne, en particulier, le réglage du mélange de ralenti des moteurs à allumage commandé, mais non le simple choix d'un régime de ralenti.

9.5 *Carburants autres que l'essence ou le gaz-oil*

Les dispositions de la présente ordonnance s'appliquent aussi, par analogie, à tous les véhicules équipés d'un moteur à combustion mais fonctionnant avec un carburant autre que l'essence ou le gaz-oil.

10. Approbation du type quant aux gaz d'échappement

10.1 *Généralités*

10.1.1 Si, après avoir examiné les résultats des tests et les indications

fournies par le constructeur, ainsi que, le cas échéant, les résultats des contrôles supplémentaires (cf. ch. 10.2), le Service d'homologation constate que les véhicules sélectionnés pour l'examen sont en tout point conformes aux dispositions de la présente ordonnance et que la demande envoyée par le constructeur contient toutes les données techniques nécessaires, il délivre l'approbation du type quant aux gaz d'échappement pour les véhicules appartenant à la famille de moteurs concernée.

- 10.1.2 L'approbation du type quant aux gaz d'échappement n'est délivrée que pour une année du modèle. Elle doit contenir les résultats officiels de mesure des émissions.
- 10.1.3 Pour qu'un type de véhicule appartenant à une famille de moteurs puisse obtenir l'approbation du type quant aux gaz d'échappement, tous les véhicules sélectionnés pour l'examen au sein de ladite famille doivent satisfaire aux exigences indiquées au chiffre 7.

10.2 *Contrôle supplémentaire des véhicules à examiner*

Lorsque des véhicules à examiner sont sélectionnés pour un contrôle supplémentaire conforme au chiffre 5.6, il faut procéder de la manière suivante:

- 10.2.1 Avant la première série de contrôles, il est permis de vérifier, à l'aide de l'outillage utilisé habituellement dans les ateliers et sous la surveillance du Laboratoire de contrôle, les parties et fonctions suivantes des véhicules à examiner:
- a. Moteurs à allumage commandé:
 - Bougies d'allumage
 - Point d'allumage
 - Dispositif de démarrage à froid
 - Réglage du ralenti
 - Dispositif de contrôle des émissions et de l'évaporation;
 - b. Moteur à allumage par compression:
 - Régime inférieur du ralenti
 - Commencement du débit.

En cas de nouveaux réglages, il faut s'efforcer d'atteindre les valeurs de référence mentionnées au chiffre 4.1.

Les défauts manifestes constatés au véhicule, au moteur ou aux dispositifs de contrôle des émissions et de l'évaporation peuvent être réparés sous la surveillance du Laboratoire de contrôle. Une vidange de l'huile du moteur ne peut être effectuée que si un laps de temps important s'est écoulé entre l'examen chez le construc-

teur et le contrôle supplémentaire, par suite du transport (p. ex. transport maritime).

Le nombre de kilomètres parcourus par les véhicules entre le dernier examen chez le constructeur et le contrôle supplémentaire devrait être le plus petit possible.

- 10.2.2 Le constructeur peut faire procéder à un deuxième examen dans un délai de quatre jours ouvrables, si un véhicule à examiner dépasse une ou plusieurs valeurs limites en matière d'émissions indiquées au chiffre 7.

Avant ce deuxième examen, les vérifications et éventuels travaux prévus au chiffre 10.2.1 sont autorisés dans les conditions prescrites, à l'exception du remplacement de l'huile du moteur. Pour cela, le véhicule ne doit pas quitter les locaux du Laboratoire de contrôle.

- 10.2.3 Lorsque le véhicule ne subit pas non plus avec succès le deuxième examen, la première série de contrôles supplémentaires est considérée comme terminée et l'homologation du type quant aux gaz d'échappement n'est pas délivrée. Le constructeur peut toutefois annoncer son véhicule pour une nouvelle série de contrôles supplémentaires conformes aux chiffres 10.2.1 et 10.2.2 sans devoir présenter, pour cela, une nouvelle demande complète.

Il doit simplement faire part de son intention au Service d'homologation dans un délai de trente jours après le deuxième examen. Ensuite, le véhicule sera remis au Service d'homologation avec un rapport écrit mentionnant tous les travaux effectués et contenant, le cas échéant, les résultats d'éventuelles mesures d'émissions. Le rapport en question devra être signé, au nom du constructeur, par une personne habilitée à le faire.

- 10.2.4 Si le véhicule ne passe pas avec succès la deuxième série de contrôles supplémentaires, il est définitivement considéré comme non conforme aux dispositions de la présente ordonnance sur les valeurs limites en matière d'émissions.

11. Transmission de l'approbation du type quant aux gaz d'échappement

- 11.1 Le constructeur peut présenter une demande d'approbation du type quant aux gaz d'échappement pour une famille de moteurs déterminée, en se référant à l'homologation délivrée pour les véhicules du modèle de l'année précédente. Une telle demande sera présentée conformément au chiffre 4.1 et contiendra toutes les données nécessaires pour comparer les véhicules du modèle de l'année avec ceux de l'année précédente.

- 11.2 Le Service d'homologation accède à la demande lorsque les conditions suivantes sont remplies:
- 11.2.1 Chaque véhicule susceptible d'entrer en ligne de compte pour l'examen et appartenant à la famille de moteurs concernée devra – une fois sélectionné selon les dispositions du chiffre 5.1 – concorder, sur tous les points importants en matière d'émissions, avec un véhicule du modèle de l'année précédente sélectionné pour l'homologation et examiné conformément au chiffre 6.
- 11.2.2 Il ne devra subsister aucun indice permettant de penser que les types de véhicules en question ne sont pas conformes aux dispositions de la présente ordonnance.
- 11.2.3 La demande de transmission de l'approbation du type quant aux gaz d'échappement doit être déposée entre le 1^{er} avril et le 31 décembre de l'année du modèle en cours. Si la demande n'est pas déposée jusqu'au 31 décembre, l'approbation du type quant aux gaz d'échappement n'est plus transmissible.

12. Modification de véhicules homologués

- 12.1 Si le constructeur envisage d'apporter des modifications à des véhicules homologués, il devra présenter au Service d'homologation une demande d'approbation de ces modifications. La demande sera établie conformément au chiffre 4.1 et contiendra toutes les données nécessaires pour comparer les véhicules modifiés avec les véhicules homologués correspondants.
- 12.2 Lorsque les modifications prévues sont si importantes que les véhicules modifiés ne peuvent pas être classés dans la même famille de moteurs que les véhicules homologués correspondants, le constructeur devra présenter une demande complète, conformément au chiffre 4.3.1. Si, de l'avis du Service d'homologation, les véhicules modifiés n'appartiennent pas au même type que les véhicules homologués correspondants, il faudra présenter une demande conformément au chiffre 13.
- 12.3 Dans la demande présentée selon le chiffre 12.1, le constructeur indiquera toutes les modifications susceptibles d'influencer les émissions. Il s'agit aussi bien des modifications apportées au niveau de la production que de celles pouvant affecter les véhicules déjà livrés. Si, à cause de ces modifications, certaines indications figurant dans la demande présentée – demande en fonction de laquelle l'approbation du type quant aux gaz d'échappement a été délivrée – ne sont plus conformes à la réalité, le constructeur devra, dans tous les cas, en informer le Service d'homologation.

- 12.4 S'il existe des raisons de supposer que la modification apportée au véhicule peut provoquer une augmentation des émissions, il y a lieu de faire parvenir au Service d'homologation, avec la demande, les résultats de mesure des émissions. A cet effet, le constructeur mesurera les émissions sur un véhicule représentatif avant et après la modification (examens comparatifs). Lorsque le constructeur estime que la modification n'entraîne pas d'augmentation des émissions et que le véhicule modifié est manifestement conforme à la présente ordonnance, il pourra soumettre sa demande sans fournir les résultats de mesure. Dans ce cas, il devra joindre à son envoi un rapport technique justifiant son point de vue.
- 12.5 Le Service d'homologation pourra exiger du constructeur des indications et des résultats supplémentaires de tests, pour être en mesure de déterminer si les véhicules modifiés sont conformes aux dispositions de la présente ordonnance. Le service précité pourra exiger des contrôles conformément au chiffre 5.6.
- 12.6 Si le Service d'homologation constate, sur le vu des documents, que les véhicules modifiés sont toujours conformes aux dispositions de la présente ordonnance, il délivrera une nouvelle approbation du type quant aux gaz d'échappement, qui englobera les véhicules modifiés.

13. Extension de l'approbation du type quant aux gaz d'échappement

- 13.1 Si un constructeur désire étendre l'approbation du type quant aux gaz d'échappement à des types de véhicules qui ne figuraient pas dans la demande initiale, il devra présenter une demande d'extension de l'approbation du type quant aux gaz d'échappement. A cet effet, il fera parvenir au Service d'homologation les documents qui auraient été nécessaires si les nouveaux véhicules avaient été inclus dans la demande initiale.
- Si un nouveau véhicule à examiner ne se distingue des véhicules initiaux que par le fait qu'il appartient à la classe de masses de référence directement supérieure, il n'est pas nécessaire de procéder à de nouveaux contrôles des émissions.
- 13.2 Pour sélectionner les véhicules à examiner, il faut procéder selon le chiffre 5.1, comme si la demande concernant la famille de moteurs en question avait englobé dès le début les nouveaux types de véhicules. Si des contrôles supplémentaires sont nécessaires, on procédera de la même manière que si les nouveaux véhicules à

examiner avaient figuré parmi ceux qui ont été sélectionnés initialement.

- 13.3 Si, après avoir vérifié les documents reçus ainsi que les indications supplémentaires éventuelles et les résultats d'examens, le Service d'homologation constate que le nouveau type de véhicule est conforme aux dispositions de la présente ordonnance, il délivrera, pour la famille de moteurs en question, une nouvelle approbation du type quant aux gaz d'échappement, qui englobera les nouveaux véhicules.

14. Conformité de la production (contrôle de la production)

14.1 Généralités

- 14.1.1 Tous les véhicules neufs destinés à être mis sur le marché en Suisse et soumis à la présente ordonnance doivent faire l'objet d'une approbation du type quant aux gaz d'échappement. Chacun de ces véhicules, déjà vendu ou encore à vendre, devra être conforme aux présentes prescriptions. Lorsqu'un tel véhicule est soumis aux contrôles des émissions, conformément aux annexes 1, 2 et 3 – après avoir parcouru une distance pouvant, selon les exigences du Service d'homologation, atteindre un maximum de 15 000 km –, ses émissions ne doivent pas excéder les valeurs limites indiquées au chiffre 7. En outre, le véhicule doit être équipé, pour tout ce qui a de l'importance en matière d'émissions, d'une manière conforme aux indications figurant dans la demande d'approbation du type quant aux gaz d'échappement.

- 14.1.2 Le Service d'homologation soumettra les véhicules qui sont au bénéfice d'une approbation du type quant aux gaz d'échappement à des contrôles de la production selon les critères indiqués aux chiffres 14.2 et 14.3, afin d'établir s'ils satisfont aux exigences du chiffre 14.1.1.

14.2 Véhicules à examiner dans le cadre du contrôle de la production

- 14.2.1 Pour effectuer le contrôle de la production prévu au chiffre 14.1.2, le Service d'homologation choisit au hasard des véhicules nouvellement vendus ou destinés à la vente. Le constructeur suisse ou, en cas de production à l'étranger, l'importateur, doivent mettre à disposition les véhicules prévus pour les contrôles de la production. Tous les frais sont à leur charge jusqu'à la fin des contrôles décrits au chiffre 14.3.
- 14.2.2 Les véhicules sélectionnés pour l'examen doivent avoir été normalement entretenus et correctement utilisés. Les véhicules qui

ont servi de taxi, de voiture de location, ou qui ont été employés dans des conditions similaires extrêmes, ne peuvent être sélectionnés pour l'examen. Les véhicules modifiés ou ayant subi des dommages importants lors d'un accident, ne seront pas non plus acceptés pour l'examen.

- 14.2.3 Avant d'être soumis aux différents contrôles des émissions, les véhicules sélectionnés pour l'examen doivent être utilisés assez longtemps pour que leurs parties importantes en matière d'émissions fonctionnent régulièrement et permettent ainsi d'obtenir des résultats fiables lors des contrôles. La durée de fonctionnement ainsi définie doit correspondre au temps que le véhicule mettrait pour parcourir une distance comprise entre 500 km au minimum et 15 000 km au maximum.
- 14.2.4 Les véhicules dont les parties importantes en matière d'émissions ne fonctionnent pas encore régulièrement sont mis en rodage par le Service d'homologation ou – s'il en a été convenu ainsi – par le constructeur ou son représentant. Dans ces deux derniers cas, le Service d'homologation appose des sceaux et des plombs sur toutes les parties importantes en matière d'émissions et/ou scelle si nécessaire le capot du moteur, avant de confier le véhicule au constructeur ou à son représentant.
- 14.2.5 Seuls des travaux d'entretien autorisés et contrôlés par le Service d'homologation pourront encore être effectués sur les véhicules sélectionnés. Une autorisation ne sera délivrée que pour procéder à des travaux d'entretien prévus dans les instructions établies à cet effet par le constructeur, ou pour remédier à des défauts manifestes.
- 14.2.6 Avant que les contrôles des émissions ne soient effectués, le constructeur peut inspecter les véhicules à examiner en présence de représentants du Laboratoire de contrôle. Le lieu et la date de l'inspection seront fixés par le Service d'homologation. Durant l'inspection, le constructeur peut exécuter sur les véhicules les travaux d'entretien et vérifications prévus au chiffre 10.2.1, dans les conditions prescrites. Le constructeur supporte les frais occasionnés par l'inspection et les éventuels travaux. Les défauts manifestes constatés au véhicule, au moteur, ou aux dispositifs de contrôle des émissions et de l'évaporation, peuvent être réparés sous la surveillance du Service d'homologation.
- 14.2.7 Si le constructeur a quelque objection à formuler en ce qui concerne la sélection d'un véhicule à examiner, il doit en informer le Service d'homologation avant le début des contrôles des émissions. Un véhicule sélectionné ne sera exclu de l'examen que si le Service d'homologation a la conviction que ce véhicule n'est

pas représentatif de ceux qui sont offerts sur le marché suisse. Lorsqu'un véhicule doit être exclu de l'examen et remplacé par un autre, l'échange se fera avant les contrôles des émissions.

14.3 *Programme d'examen appliqué lors du contrôle de la production*

14.3.1 *Premier échantillonnage*

14.3.1.1 Pour procéder au contrôle des émissions et de l'équipement, le Service d'homologation sélectionne pour l'examen un premier échantillon de trois véhicules prélevés dans la famille de moteurs à contrôler.

14.3.1.2 Les mesures à effectuer sur les trois véhicules à examiner seront faites dans les mêmes conditions que les mesures en rapport avec l'approbation du type quant aux gaz d'échappement et en suivant les méthodes fixées dans les annexes 1, 2 et 3. A cette occasion, le Service d'homologation peut cependant renoncer à certains contrôles prévus au chiffre 6 (au test de l'évaporation notamment). Les résultats des tests seront comparés avec les valeurs limites en matière d'émissions fixées au chiffre 7, en tenant compte des facteurs de détérioration correspondants (ch. 8.1). En outre, l'équipement important en matière d'émissions, sera examiné afin de s'assurer qu'il est conforme aux indications figurant sur la demande d'approbation du type quant aux gaz d'échappement.

14.3.1.3 Les véhicules faisant partie du premier échantillon et dépassant une ou plusieurs valeurs limites en matière d'émissions peuvent être soumis à un deuxième examen dans les quatre jours ouvrables qui suivent les premiers contrôles. Avant ce deuxième examen, le constructeur peut de nouveau procéder, dans les conditions prescrites, aux vérifications et travaux prévus au chiffre 10.2.1.

14.3.1.4 Lorsque le nombre probable de véhicules d'une même famille de moteurs qui seront mis sur le marché pendant la durée de validité de l'approbation du type quant aux gaz d'échappement est inférieur à

- 250 pour les véhicules du groupe I,
- 1000 pour les véhicules du groupe II,

il suffit, dans le cadre du premier échantillonnage, de sélectionner d'abord un seul véhicule à examiner.

Pour contrôler ce véhicule, on applique les dispositions du chiffre 14.3.1.2. Si les valeurs limites en matière d'émissions indiquées au chiffre 7 sont respectées et si l'équipement important en matière d'émissions concorde avec les indications figurant dans la demande d'approbation du type quant aux gaz d'échappement, on

considère que le contrôle de la production a été passé avec succès et l'on renonce à contrôler les deux autres véhicules du premier échantillon.

14.3.1.5 Le Service d'homologation communique immédiatement au constructeur et à l'importateur suisse les résultats de la série de contrôles effectués lors du premier échantillonnage. Si ces résultats démontrent que le constructeur doit prendre des mesures, cela sera mentionné dans la communication qui lui est adressée.

14.3.2 *Manière de procéder en cas de non-conformité du premier échantillon*

14.3.2.1 Si l'un ou plusieurs des trois véhicules du premier échantillon dépassent, encore après le deuxième examen, ne serait-ce qu'une valeur limite ou si l'équipement d'un véhicule en matière d'émissions n'est pas conforme aux indications figurant sur la demande d'approbation du type quant aux gaz d'échappement, le constructeur devra se décider pour l'une des deux possibilités suivantes:

- a. Il reconnaît les contrôles exécutés et s'engage à rendre conformes tous les véhicules défectueux déjà vendus ou encore à vendre appartenant à la famille de moteurs concernée; il doit indiquer de façon complète les mesures qu'il envisage de prendre;
- b. Il demande que d'autres contrôles soient effectués sur un échantillon définitif de véhicules à examiner (ch. 14.3.3).

14.3.2.2 Le constructeur doit annoncer au Service d'homologation, dans un délai de trente jours à compter de la communication, quelle possibilité il a choisi.

14.3.3 *Reconnaissance des contrôles effectués sur le premier échantillon*

Si le constructeur choisit la formule décrite au chiffre 14.3.2.1, lettre a, il doit faire savoir au Service d'homologation, dans les trente jours qui suivent la communication de ce dernier, quelles mesures il compte prendre. A cet effet, il fournira les renseignements suivants:

- a. Désignation des véhicules en question;
- b. Appréciation technique concernant la cause des défauts;
- c. Exposé des circonstances qui, de l'avis du constructeur, sont à l'origine des défauts;
- d. Description des mesures envisagées pour supprimer les défauts;
- e. Calendrier prévu;
- f. Description des contrôles de qualité qui seront effectués par le constructeur et des modifications éventuellement prévues;
- g. Les cas échéant, spécimen des lettres par lesquelles le cons-

constructeur envisage de donner connaissance des mesures prévues aux vendeurs et aux détenteurs de véhicules.

Ces explications doivent être envoyées au Service d'homologation. Dans une lettre d'accompagnement, le constructeur doit s'engager à exécuter intégralement les mesures proposées. La lettre d'accompagnement doit être signée, au nom du constructeur, par une personne habilitée à le faire.

14.3.4 *Echantillonnage définitif*

14.3.4.1 Si le constructeur de véhicules choisit la formule décrite au chiffre 14.3.2, lettre b, il doit déclarer par écrit qu'il prend à sa charge les frais des contrôles supplémentaires. Cette déclaration doit être signée, par une personne habilitée à le faire.

14.3.4.2 Le Service d'homologation détermine ensuite un échantillon définitif de véhicules à examiner. Les véhicules sont sélectionnés et préparés pour l'examen conformément aux indications figurant sous le chiffre 14.2. En accord avec le Service d'homologation, le constructeur peut fixer une grandeur d'échantillon comprise entre cinq et trente véhicules (cf. ch. 4.3.1, let. o).

14.3.4.3 Les véhicules sélectionnés seront contrôlés selon le chiffre 14.3.1.2.

Le Service d'homologation communique immédiatement au constructeur et à l'importateur suisse des véhicules, les résultats du contrôle de la production (cf. ch. 14.3.4.4) et les résultats des autres contrôles. Si ces résultats démontrent que le constructeur doit prendre des mesures, cela sera mentionné expressément dans la communication envoyée par le Service d'homologation.

14.3.4.4 On considère que le contrôle de la production a été passé avec succès lorsque aucune des valeurs moyennes, se rapportant à quelque composant que ce soit et calculée sur tous les véhicules examinés, ne dépasse, même en tenant compte des facteurs de détérioration (cf. ch. 8.1) applicables en l'espèce, les valeurs limites qui la concernent (cf. ch. 7), et lorsque chaque véhicule est conforme, du point de vue de l'équipement des parties importantes en matière d'émissions, aux indications figurant dans la demande d'approbation du type quant aux gaz d'échappement.

14.3.5 *Mesures prises à la suite de l'échantillonnage définitif*

14.3.5.1 Si une valeur moyenne dépasse la valeur limite correspondante ou si l'équipement d'un véhicule, important en matière d'émissions, ne correspond pas à ce qui est indiqué dans la demande, l'approbation du type quant aux gaz d'échappement relative à la famille de moteurs concernée est retirée, sous réserve des dispositions pré-

vues au chiffre 14.3.5.2 ci-après. La manière de procéder en pareil cas est décrite au chiffre 14.3.6.

- 14.3.5.2 L'approbation du type quant aux gaz d'échappement n'est pas retirée si, dans les trente jours qui suivent la communication, le constructeur s'engage d'une manière satisfaisante, envers le Service d'homologation, à rendre conformes tous les véhicules défectueux, déjà vendus ou encore à vendre, qui appartiennent à la famille de moteurs concernée et s'il indique de façon exhaustive les mesures qu'il envisage de prendre. Cette déclaration doit contenir toutes les indications demandées sous le chiffre 14.3.3.

- 14.3.6 *Inobservation des délais, retrait de l'approbation du type quant aux gaz d'échappement*

Si, dans les délais fixés aux chiffres 14.3.2.2, 14.3.3 et 14.3.5.2, le Service d'homologation ne reçoit pas de réponse satisfaisante au sujet des mesures qui doivent être envisagées pour rendre conformes tous les véhicules défectueux, l'approbation du type quant aux gaz d'échappement concernant la famille de moteurs en question sera retirée.

Le Service d'homologation informe immédiatement le constructeur et l'importateur suisse du retrait de l'approbation du type quant aux gaz d'échappement. Dès ce moment, les fiches d'homologation des types de véhicules concernés deviennent caduques (art. 103, 2^e al., OAC¹⁾) et plus aucun des véhicules en question ne peut être immatriculé pour la première fois.

Le Service d'homologation oblige en outre le constructeur à réparer comme il convient tous les véhicules défectueux déjà vendus et appartenant à la famille de moteurs visée par le retrait de l'approbation du type.

15. Dispositions finales

15.1 *Exécution*

- 15.1.1 Le Département fédéral de justice et police peut établir des instructions relatives à l'application de la présente ordonnance et autoriser, dans des cas particuliers, des exceptions à certaines dispositions, lorsque le but visé est sauvegardé.
- 15.1.2 Le Département fédéral de justice et police peut apporter des changements aux annexes de la présente ordonnance, lorsque cela ne modifie pas, globalement considéré, les exigences relatives aux émissions de gaz d'échappement.

¹⁾ RS 741.51

15.2 *Dispositions transitoires*

- 15.2.1 Pour les véhicules du groupe I, les dispositions de la présente ordonnance et les valeurs limites en matière d'émissions indiquées au chiffre 7.1.1 colonne A, s'appliquent dès la première immatriculation de tout véhicule importé ou produit en Suisse à partir du 1^{er} octobre 1987.
- 15.2.2 Les valeurs limites en matière d'émissions, indiquées au chiffre 7.1.1 colonne B, en revanche, s'appliquent dès la première immatriculation de tout véhicule du groupe I importé ou produit en Suisse à partir du 1^{er} octobre 1988.
- 15.2.3 Pour les véhicules du groupe II, les dispositions de la présente ordonnance et les valeurs limites en matière d'émissions indiquées au chiffre 7.1.2 colonne A, s'appliquent dès la première immatriculation de tout véhicule importé ou produit en Suisse à partir du 1^{er} octobre 1988.
- 15.2.4 Les valeurs limites en matière d'émissions, indiquées au chiffre 7.1.2 colonne B, en revanche, s'appliquent dès la première immatriculation de tout véhicule du groupe II importé ou produit en Suisse à partir du 1^{er} octobre 1990.
- 15.2.5 Les approbations du type quant aux gaz d'échappement qui seront établies en fonction de la présente ordonnance pourront être délivrées à partir du 1^{er} janvier 1987 pour les véhicules du groupe I et à partir du 1^{er} janvier 1988 pour les véhicules du groupe II.
- 15.2.6 Pour les véhicules du groupe I, les approbations du type quant aux gaz d'échappement qui ont été délivrées, pour l'année du modèle 1987, en application de l'ordonnance sur les gaz d'échappement (OGE¹⁾) du 1^{er} mars 1982 et sur la base de documents américains d'homologation concernant les gaz d'échappement (ou de dispositions équivalentes), peuvent encore être reportées sur le modèle de l'année 1988 pour autant que soient respectées les conditions fixées au chiffre 11, sans test fondé sur le cycle de conduite interurbaine (ch. 6.2) et sans test d'évaporation (ch. 6.3).
- 15.2.7 Pour les véhicules du groupe II dont la charge utile est égale ou supérieure à 1400 kg, des approbations du type quant aux gaz d'échappement peuvent être délivrées pour les années des modèles 1989 et 1990 si ces véhicules ne dépassent pas, en matière de gaz d'échappement, les valeurs limites suivantes (valeurs différentes de celles qui sont indiquées aux chiffres 7.1.2 colonne A et 7.2):
- test fondé sur le cycle de conduite urbaine:

¹⁾ RS 741.434

Monoxyde de carbone (CO)	8,0 g/km
Hydrocarbures (HC)	0,65 g/km
Oxydes d'azote (NO _x)	1,8 g/km
Particules	0,48 g/km
- test fondé sur le cycle de conduite interurbaine:	
Oxydes d'azote (NO _x)	2,3 g/km

15.3 *Entrée en vigueur*

La présente ordonnance entre en vigueur le 15 novembre 1986.

22 octobre 1986

Au nom du Conseil fédéral suisse:
Le président de la Confédération, Egli
Le chancelier de la Confédération, Buser

31020

Annexes 1 à 5

Le texte des annexes 1 à 5 de l'ordonnance du 22 octobre 1986¹⁾ sur les émissions de gaz d'échappement des voitures automobiles légères (OEV 1) n'est pas publié dans le Recueil des lois fédérales. On peut obtenir des exemplaires tirés à part de cette ordonnance, y inclus les annexes 1 à 5 qui en font partie, auprès de l'Office central fédéral des imprimés et du matériel, 3000 Berne.

¹⁾ RO 1986 1836

Ordonnance sur les émissions de gaz d'échappement des voitures automobiles lourdes (OEV 2)

du 22 octobre 1986

Le Conseil fédéral suisse,

vu les articles 8 et 106 de la loi fédérale sur la circulation routière¹⁾,
arrête:

1. Champ d'application

- 1.1 La présente ordonnance s'applique aux émissions de gaz polluants des moteurs à allumage par compression servant à propulser des voitures automobiles (art. 2, 1^{er} al., OCE²⁾) dont le poids total garanti est supérieur à 3500 kg.
- 1.2 Elle ne s'applique pas aux moteurs des véhicules dont la vitesse maximale est inférieure ou égale à 30 km/h, en raison de leur genre de construction, ainsi qu'à ceux des tracteurs (art. 3, 3^e al., let. g, OCE) et des voitures automobiles de travail (art. 3, 4^e al., OCE).

2. Définitions et abréviations

- 2.1 «Emissions de gaz d'échappement»: substances rejetées dans l'atmosphère qui s'échappent de toute ouverture située en aval du collecteur d'échappement d'un moteur de véhicule.
- 2.2 «Dispositif de contrôle des émissions»: ensemble de tous les organes servant à contrôler, commander et réduire les émissions de gaz d'échappement.
- 2.3 «Type de véhicule»: désignation, par le constructeur, du type représentatif d'une série de production.
- 2.4 «Poids total garanti»: poids maximal admis par le constructeur.
- 2.5 «Gaz polluants»: monoxyde de carbone (CO), hydrocarbures (HC) (exprimés sous la forme de CH_{1,85}) et oxydes d'azote (NO_x) (exprimés en équivalents dioxyde d'azote (NO₂)).

RS 741.435.2

¹⁾ RS 741.01

²⁾ RS 741.41

- 2.6 «Constructeur»: fabricant du moteur ou celui qui assemble les diverses parties constituant le moteur prêt au montage (selon le ch. 2.7).
- 2.7 «Moteur»: moteur prêt au montage auquel sont ajoutés tous les équipements indispensables à son fonctionnement ou pouvant influencer les émissions.
- 2.8 «Régime nominal»: vitesse de rotation maximale à pleine charge permise par le régulateur, telle qu'elle est spécifiée par le constructeur dans la documentation commerciale et le manuel d'utilisation.
- 2.9 «Puissance utile»: puissance nette, exprimée en kW «ECE», recueillie au banc d'essai en bout du vilebrequin ou de l'organe équivalent, mesurée conformément à la méthode de mesure «ECE» de la puissance des moteurs à combustion des véhicules routiers, telle qu'elle est décrite dans la dernière version en vigueur du règlement n° 24 de l'ECE.
- 2.10 «Laboratoire de contrôle»: laboratoire chargé par le Service d'homologation de mesurer les émissions des moteurs, lors des contrôles supplémentaires et des contrôles de la production.
- 2.11 «Taux de charge»: proportion du couple maximal disponible, utilisée à un régime donné de moteur.
- 2.12 «Service d'homologation»: Service fédéral d'homologation de l'Office fédéral de la police, CH - 3003 Berne.
- 2.13 «Vitesse intermédiaire»: vitesse correspondant à la valeur maximale du couple si cette vitesse se situe entre 60 pour cent et 75 pour cent du régime maximal; dans les autres cas, vitesse égale à 60 pour cent du régime maximal.

2.14 *Abréviations et unités*

P	kW	puissance utile non corrigée (puissance nette), telle qu'elle est décrite dans la dernière version en vigueur du règlement n° 24 de l'ECE.
CO	g/kWh	émissions de monoxyde de carbone
HC	g/kWh	émissions d'hydrocarbures
NO _x	g/kWh	émissions d'oxydes d'azote
conc.	ppm vol.	concentration
masse	g/h	débit massique de polluants
WF		facteur de pondération

G_{EXH}	kg/h	débit massique de gaz d'échappement (conditions humides)
V'_{EXH}	m ³ /h	débit volumique de gaz d'échappement (conditions sèches)
V''_{EXH}	m ³ /h	débit volumique de gaz d'échappement (conditions humides)
G_{AIR}	kg/h	débit massique d'air à l'admission
V_{AIR}	m ³ /h	débit volumique d'air à l'admission
G_{FUEL}	kg/h	débit massique de carburant
FID		détecteur à ionisation de flamme
NDIR		analyseur non dispersif à absorption dans l'infrarouge
CLA		analyseur à chimiluminescence.

3. Dispositions générales

3.1 Durabilité

Toutes les parties susceptibles d'influer sur les émissions de gaz polluants doivent être conçues, construites et montées de telle façon que dans des conditions normales d'utilisation et en dépit de l'influence de facteurs variables à laquelle il peut être soumis, tels que la chaleur, le froid, les démarrages à froid répétés et les vibrations, le moteur puisse satisfaire aux prescriptions de la présente ordonnance.

3.2 Montage de dispositifs visant à éluder les prescriptions

Aucun moteur ne doit présenter des organes qui mettent en marche, règlent, ralentissent ou mettent hors service tout dispositif important en matière de gaz d'échappement, en vue d'en diminuer l'efficacité, à moins qu'il ne soit suffisamment tenu compte de ces conditions de fonctionnement lors du contrôle des gaz d'échappement selon l'annexe I de la présente ordonnance ou que l'intervention ne concerne uniquement la phase de démarrage du moteur.

3.3 Existence d'une approbation du type quant aux gaz d'échappement

Pour qu'un véhicule dont le moteur est soumis à la présente ordonnance puisse être admis à l'homologation ou à l'expertise individuelle précédant la première immatriculation, une approba-

tion du type quant aux gaz d'échappement doit exister pour le moteur destiné au type de véhicule en question.

3.4 *Demande d'approbation du type et appareillage d'essai*

Pour obtenir une approbation du type quant aux gaz d'échappement, le constructeur doit adresser au Service d'homologation une demande conforme au chiffre 4. Il doit énumérer, dans la demande, les caractéristiques techniques du moteur et prouver, par un certain nombre de contrôles des émissions, que le moteur satisfait aux exigences de la présente ordonnance.

Le requérant doit posséder ou pouvoir disposer de l'appareillage d'essai approprié permettant d'effectuer les contrôles des émissions de gaz d'échappement. Les exigences auxquelles cet appareillage est soumis sont énumérées dans les annexes 1 à 3 de la présente ordonnance. Le Service d'homologation a le droit de contrôler l'appareillage d'essai.

4. Demande d'approbation du type quant aux gaz d'échappement

4.1 La demande d'approbation du type quant aux gaz d'échappement doit être adressée au Service d'homologation, en double exemplaire.

4.2 La demande doit être rédigée en langue française, allemande, italienne ou anglaise, et signée par une personne habilitée à le faire.

4.3 Pour communiquer les renseignements nécessaires, le requérant utilisera les formules officielles du Service d'homologation ou ses propres formules si leurs rubriques sont disposées de la même manière.

4.4 Le requérant conservera, pendant trois ans à dater de l'échéance de l'approbation du type quant aux gaz d'échappement, les documents et résultats des contrôles qui lui auront servi à établir sa demande.

4.5 Le Service d'homologation a le droit de consulter les documents et résultats des contrôles et d'inspecter les moteurs ainsi que les installations que le requérant a utilisés pour effectuer les différents contrôles des émissions.

5. Contrôle des émissions

- 5.1 Les émissions de monoxyde de carbone, d'hydrocarbures et d'oxydes d'azote des gaz d'échappement seront mesurées sur un banc d'essai selon un cycle prescrit de conditions de fonctionnement.
- 5.2 Le test est exécuté selon la méthode décrite à l'annexe 1 de la présente ordonnance.
- 5.3 L'équipement et le réglage des moteurs à examiner doivent être conformes aux indications figurant dans la demande.
- 5.4 En ce qui concerne les pièces réglables importantes en matière de gaz d'échappement, le Service d'homologation peut exiger un réglage déterminé des moteurs à examiner. Le réglage exigé se fera dans les limites de tolérance indiquées par le requérant ou dans les limites que les ateliers peuvent raisonnablement respecter, selon l'avis du Service d'homologation, en fonction de leurs installations et des possibilités de travail.
- 5.5 Le Service d'homologation peut exiger que les moteurs à examiner subissent un contrôle supplémentaire dans ses propres laboratoires ou dans des laboratoires de contrôle qu'il aura désigné, ou encore procéder lui-même au contrôle chez le constructeur, après entente avec celui-ci; dans ce cas, le constructeur doit mettre son personnel et ses installations à la disposition du Service d'homologation. Si ce contrôle donne des résultats qui s'écartent des indications fournies par le constructeur, les valeurs obtenues par le Service d'homologation seront considérées comme résultats officiels.
- 5.6 Le Service d'homologation peut disposer des moteurs à examiner ou des parties de ceux-ci, afin de vérifier s'ils répondent aux prescriptions de la présente ordonnance.

6. Valeurs limites en matière d'émissions

- 6.1 Les masses de monoxyde de carbone, d'hydrocarbures et d'oxydes d'azote obtenues ne doivent pas dépasser les valeurs figurant dans le tableau suivant:

Monoxyde de carbone CO g/kWh	Hydrocarbures HC g/kWh	Oxydes d'azote NO _x g/kWh
8,4	2,1	14,4

- 6.2 Les résultats des contrôles seront arrondis à deux (CO et HC) ou à trois (NO_x) chiffres significatifs (ISO 31/0, annexe B2, règle B).

7. Autres prescriptions

- 7.1 Un manuel d'utilisation à l'usage du détenteur sera remis, pour tout véhicule dont le moteur est soumis aux dispositions de la présente ordonnance. Ce manuel comprendra des instructions concernant l'utilisation du moteur ainsi que les indications nécessaires pour assurer le fonctionnement correct du dispositif de contrôle des émissions. En outre, le manuel indiquera la fréquence et l'étendue des travaux d'entretien visant à limiter les émissions polluantes. Ces instructions seront rédigées en français, en allemand ou en italien. Elles doivent être facilement compréhensibles.
- 7.2 Pour chaque type de véhicule dont le moteur est soumis aux dispositions de la présente ordonnance, le constructeur doit remettre aux entreprises de la branche automobile des instructions concernant les travaux d'entretien. Sur tous les points importants en matière d'émissions, les instructions devront concorder avec les indications jointes par le constructeur à sa demande d'approbation du type quant aux gaz d'échappement.
- 7.3 Le Service d'homologation peut refuser de délivrer l'approbation du type quant aux gaz d'échappement lorsque les instructions remises sont incomplètes ou lorsqu'il a des raisons de supposer que ces instructions sont insuffisantes ou inexécutables.
- 7.4 Les dispositions de la présente ordonnance sont applicables, par analogie, aux moteurs à combustion qui ne fonctionnent pas avec du carburant diesel.

8. Approbation du type quant aux gaz d'échappement

- 8.1 Si, après avoir examiné les résultats des tests et les indications fournies par le constructeur ainsi que, le cas échéant, les résultats des contrôles supplémentaires, le Service d'homologation constate qu'un moteur est en tout point conforme aux dispositions de la présente ordonnance et que la demande envoyée par le constructeur contient toutes les données techniques nécessaires, il délivre l'approbation du type quant aux gaz d'échappement.
- 8.2 Les résultats officiels de mesure des émissions devront figurer dans l'approbation du type quant aux gaz d'échappement.

9. Modification de types de moteurs homologués

- 9.1 Si le constructeur envisage d'apporter des modifications à des moteurs homologués, il devra présenter au Service d'homologation une demande d'approbation de ces modifications.
- 9.2 Dans la demande présentée, le constructeur indiquera les modifications susceptibles d'influencer les émissions. Si, à cause de ces modifications, certaines indications figurant dans la demande présentée – demande en fonction de laquelle l'approbation du type quant aux gaz d'échappement a été délivrée – ne sont plus conformes à la réalité, le constructeur devra, dans tous les cas, en informer le Service d'homologation.
- 9.3 S'il existe des raisons de supposer que les modifications apportées peuvent provoquer une augmentation des émissions, il y a lieu de faire parvenir au Service d'homologation, avec la demande, les résultats de mesure des émissions. A cet effet, le constructeur mesurera les émissions avant et après la modification (examens comparatifs). Lorsque le constructeur estime que les modifications n'entraînent pas d'augmentation des émissions et que le moteur modifié est manifestement conforme à la présente ordonnance, il pourra soumettre sa demande sans fournir les résultats de mesures. Dans ce cas, il devra y joindre un rapport technique justifiant son point de vue.
- 9.4 Le Service d'homologation pourra exiger du constructeur qu'il lui fournisse des indications et des résultats supplémentaires de tests pour permettre de déterminer si les moteurs modifiés sont conformes aux dispositions de la présente ordonnance. Le service précité pourra exiger des contrôles conformément au chiffre 5.
- 9.5 Si le Service d'homologation constate, sur le vu des documents, que les moteurs modifiés sont toujours conformes aux dispositions de la présente ordonnance, il délivrera une approbation du type quant aux gaz d'échappement, qui englobera les moteurs modifiés.
- 9.6 Lorsque les modifications prévues sont importantes ou qu'elles touchent des caractéristiques de construction essentielles, le Service d'homologation pourra exiger une demande complète conformément au chiffre 4 pour établir une nouvelle approbation du type quant aux gaz d'échappement.

10. Conformité de la production (contrôle de la production)

10.1 *Généralités*

L'existence d'une approbation du type quant aux gaz d'échappement est requise pour les moteurs soumis à la présente ordonnance équipant tous les véhicules neufs vendus ou destinés à être vendus en Suisse. Chacun de ces moteurs devra être conforme aux présentes dispositions. Lorsqu'un tel moteur est soumis aux contrôles des émissions, conformément à l'annexe 1 de la présente ordonnance, les émissions ne devront pas excéder les valeurs limites indiquées au chiffre 6. En outre, le moteur devra être conforme, pour tout ce qui a de l'importance en matière d'émissions, aux indications figurant dans la demande d'approbation du type quant aux gaz d'échappement.

Le Service d'homologation pourra procéder au contrôle de la production en se fondant sur les indications contenues dans la demande d'approbation du type quant aux gaz d'échappement et, pour autant qu'il le juge nécessaire, exiger des contrôles des émissions conformément au chiffre 5.

10.2 *Sélection des moteurs à examiner*

Les moteurs à examiner seront sélectionnés au hasard par le Service d'homologation. Le constructeur est tenu de mettre à disposition les moteurs prévus pour le contrôle de la production. Tous les frais sont à sa charge jusqu'à la fin du contrôle.

Le constructeur peut mettre en rôdage les moteurs sélectionnés. Dans ce cas, le Service d'homologation peut apposer des sceaux et des plombs sur toutes les parties importantes en matière d'émissions.

Seuls les travaux d'entretien autorisés et contrôlés par le Service d'homologation pourront encore être effectués sur les moteurs sélectionnés. Une autorisation ne sera délivrée que pour procéder à des travaux d'entretien prévus dans les instructions établies à cet effet par le constructeur ou pour remédier à des défauts manifestes.

Si le constructeur a des objections à formuler en ce qui concerne la sélection d'un moteur à examiner, il doit en informer le Service d'homologation avant le début des contrôles des émissions.

10.3 *Premier échantillonnage*

Lors du premier échantillonnage, le Service d'homologation choi-

sira un moteur en vue de vérifier son comportement en matière d'émissions. Celui-ci est contrôlé conformément à l'annexe 1.

Si toutes les valeurs limites prévues au chiffre 6 sont respectées et si l'équipement important en matière d'émissions est conforme aux indications figurant dans la demande d'approbation du type quant aux gaz d'échappement, le contrôle de la production est considéré comme ayant été passé avec succès.

Le Service d'homologation donne immédiatement connaissance des résultats obtenus lors du premier échantillonnage. Si ces résultats démontrent que le constructeur doit prendre des mesures, cela sera mentionné dans la communication qui lui est adressée.

10.4 *Manière de procéder en cas de non-conformité du premier échantillon*

Si le moteur du premier échantillon n'est pas conforme à toutes les valeurs limites ou si l'équipement important en matière d'émissions n'est pas conforme aux indications figurant dans la demande d'approbation du type quant aux gaz d'échappement, le constructeur devra se décider pour l'une des deux possibilités suivantes:

- a. Il s'engage à rendre conformes, à ses propres frais, tous les moteurs défectueux vendus ou encore à vendre. Il convient par écrit avec le Service d'homologation des mesures à prendre à cet effet et des délais prévus pour les réaliser.
- b. Il demande que d'autres contrôles soient effectués sur un échantillon définitif, conformément au chiffre 10.5.

Le constructeur doit oncer au Service d'homologation, dans un délai de trente jours à compter de la communication, quelle possibilité il a choisi.

10.5 *Echantillonnage définitif*

Si le constructeur choisit la formule décrite au chiffre 10.4 b, il doit déclarer par écrit qu'il prend à sa charge les frais des contrôles supplémentaires. Cette déclaration doit être signée par une personne habilitée à le faire.

Le constructeur peut soumettre au Service d'homologation des propositions concernant le volume de l'échantillon définitif. Le Service d'homologation fixe ce volume (19 moteurs au maximum) et sélectionne les moteurs à contrôler en incluant dans l'échantillon le moteur ayant subi le contrôle initial. A l'exception de ce dernier, les moteurs sélectionnés seront soumis au contrôle des

émissions prescrit à l'annexe 1. On déterminera alors pour chaque gaz polluant la moyenne arithmétique \bar{x} des résultats obtenus lors de l'échantillonnage.

On considère que le contrôle de la production a été passé avec succès lorsque l'équipement important en matière d'émissions de tous les moteurs contrôlés est conforme aux indications figurant dans la demande d'approbation du type quant aux gaz d'échappement et lorsque la condition suivante est remplie:

$$\bar{x} + k \cdot S \leq L$$

où

L: valeur limite admise selon le chiffre 6 pour chaque gaz polluant

$$S^2 = \frac{\sum (x - \bar{x})^2}{n - 1}$$

où x représente n'importe lequel des n résultats individuels

k: facteur statistique dépendant de n et donné dans le tableau ci-après:

n	2	3	4	5	6	7	8	9	10
k	0,973	0,613	0,489	0,421	0,376	0,342	0,317	0,296	0,279
n	11	12	13	14	15	16	17	18	19
k	0,265	0,253	0,242	0,233	0,224	0,216	0,210	0,203	0,198

Le Service d'homologation informe immédiatement le constructeur du résultat du contrôle de la production et des résultats des autres contrôles.

Si le contrôle de la production n'a pas été passé avec succès, l'approbation du type quant aux gaz d'échappement est retirée, sous réserve des dispositions figurant dans le paragraphe suivant. On procédera alors selon le chiffre 10.6.

L'approbation du type quant aux gaz d'échappement n'est pas retirée lorsque, dans les trente jours qui suivent la communication, le constructeur s'engage envers le Service d'homologation à rendre conformes, à ses propres frais, tous les moteurs défectueux déjà vendus ou encore à vendre. Il convient par écrit avec le Service d'homologation des mesures à prendre à cet effet et des délais prévus pour les réaliser.

10.6 *Retrait de l'approbation du type quant aux gaz d'échappement*

Lorsque le contrôle de la production n'est pas passé avec succès, ou que le constructeur ne respecte pas les délais ou ne remplit pas ses autres obligations selon les chiffres 10.4 ou 10.5, sans donner d'explication satisfaisante, l'approbation du type quant aux gaz d'échappement est retirée pour le type de véhicule en question.

Le Service d'homologation informe immédiatement le constructeur et les titulaires des fiches d'homologation établies pour des véhicules équipés des moteurs en question, du retrait de l'approbation du type quant aux gaz d'échappement. Dès ce moment, les fiches d'homologation des types de véhicules concernés deviennent caduques (art. 103, 2^e al., OAC¹⁾) et, dès lors, plus aucun des véhicules en question ne peut être mis sur le marché et immatriculé pour la première fois.

En outre, le Service d'homologation oblige le constructeur à réparer comme il convient tous les moteurs défectueux déjà vendus.

11. Dispositions finales

11.1 *Exécution*

Le Département fédéral de justice et police peut établir des instructions relatives à l'application de la présente ordonnance et autoriser, dans des cas particuliers, des exceptions à certaines dispositions, lorsque le but visé est sauvegardé.

Le Département fédéral de justice et police peut apporter des changements aux annexes de la présente ordonnance, lorsque cela ne modifie pas, globalement considéré, les exigences relatives aux émissions de gaz d'échappement.

11.2 *Dispositions transitoires*

11.2.1 Les dispositions de la présente ordonnance sont applicables à tous les véhicules importés ou construits en Suisse à partir du 1^{er} octobre 1987.

11.2.2 Les approbations du type quant aux gaz d'échappement décrites dans la présente ordonnance pourront être établies à partir du 1^{er} janvier 1987.

¹⁾ RS 741.51

11.3 *Entrée en vigueur*

La présente ordonnance entre en vigueur le 15 novembre 1986.

22 octobre 1986

Au nom du Conseil fédéral suisse:
Le président de la Confédération, Egli
Le chancelier de la Confédération, Buser

31021

Annexes 1 à 5

Le texte des annexes 1 à 5 de l'ordonnance du 22 octobre 1986¹⁾ n'est pas publié dans le Recueil des lois fédérales. On peut obtenir des exemplaires tirés à part de cette ordonnance sur les émissions de gaz d'échappement des voitures automobiles lourdes (OEV 2), y inclus les annexes 1 à 5 qui en font partie, auprès de l'Office central fédéral des imprimés et du matériel, 3000 Berne.

¹⁾ RO 1986 1866

Ordonnance sur les émissions de gaz d'échappement des motocycles (OEV 3)

du 22 octobre 1986

Le Conseil fédéral suisse,

vu les articles 8 et 106 de la loi fédérale sur la circulation routière¹⁾,

arrête:

1. Champ d'application

- 1.1 La présente ordonnance s'applique aux émissions de gaz polluants des motocycles (art. 2, al. 2 et 2^{bis}, OCE²⁾) équipés d'un moteur à allumage commandé, à l'exception des véhicules à chenilles.

2. Définitions

Au sens de la présente ordonnance, on entend par:

- 2.1 «Emissions de gaz d'échappement»: gaz polluants rejetés dans l'atmosphère par le dispositif d'échappement d'un moteur de véhicule.
- 2.2 «Approbation du type quant aux gaz d'échappement»: approbation d'un type de véhicule, délivrée par le Service d'homologation pour les émissions de gaz polluants, conformément à la présente ordonnance.
- 2.3 «Masse de référence»: poids à vide du véhicule de série en état de marche, sans les occupants, mais avec tous les accessoires, majoré d'une masse forfaitaire de 75 kg, le réservoir de carburant étant rempli à 90 pour cent au moins de sa capacité.
- 2.4 «Type de véhicule»: désignation, par le constructeur, d'un type appartenant à une série dont les véhicules ne présentent pas entre eux de différences essentielles, notamment en ce qui concerne les parties du moteur et du véhicule importantes en matière de gaz d'échappement et en ce qui concerne leur inertie équivalente déterminée en fonction de la masse de référence, conformément à l'annexe 1, chiffre 5.2, de la présente ordonnance.

RS 741.435.3

¹⁾ RS 741.01

²⁾ RS 741.41

- 2.5 «Gaz polluants»: monoxyde de carbone (CO), hydrocarbures (HC) (exprimés sous la forme de $\text{CH}_{1,85}$) et oxydes d'azote (NO_x) (exprimés en équivalents dioxyde d'azote (NO_2)).
- 2.6 «Laboratoire de contrôle»: laboratoire auquel le Service d'homologation donne mandat ou pouvoir de mesurer les émissions des véhicules à examiner et d'effectuer les contrôles de la production.
- 2.7 «Service d'homologation»: Service fédéral d'homologation de l'Office fédéral de la police, CH - 3003 Berne.

3. Dispositions générales

3.1 *Durabilité*

Toutes les parties du véhicule et du moteur susceptibles d'influer sur les émissions de gaz polluants doivent être conçues, construites et montées de telle façon que dans des conditions normales d'utilisation et en dépit de l'influence de la chaleur, du froid et des vibrations à laquelle il peut être soumis, le véhicule puisse satisfaire aux prescriptions de la présente ordonnance.

3.2 *Fonctionnement avec du carburant sans plomb*

Les moteurs des véhicules doivent être construits de façon qu'ils fonctionnent durablement et de manière satisfaisante avec du carburant sans plomb habituellement disponible sur le marché. En outre, les moteurs avec graissage par mélange essence/huile doivent convenir pour un mélange de 2 pour cent d'huile synthétique au maximum par rapport à l'essence.

3.3 *Existence d'une approbation du type quant aux gaz d'échappement*

3.3.1 Pour qu'un motocycle puisse être admis à l'homologation ou à l'expertise individuelle précédant la première immatriculation, une approbation du type quant aux gaz d'échappement doit exister pour le type de véhicule en question.

3.3.2 Pour obtenir une approbation du type quant aux gaz d'échappement, le constructeur doit déposer une demande auprès du Service d'homologation, conformément au chiffre 4.

3.4 *Exécution des contrôles des gaz d'échappement*

3.4.1 Les contrôles des gaz d'échappement décrits au chiffre 5 de la présente ordonnance sont effectués auprès du laboratoire suisse de

contrôle ou, avec l'assentiment du Service d'homologation, auprès du constructeur ou d'un laboratoire étranger reconnu.

- 3.4.2 Lorsque les contrôles des gaz d'échappement sont effectués chez le constructeur ou auprès d'un laboratoire étranger, il faut qu'il existe des installations de contrôle appropriées, conformes aux exigences des annexes 1 et 2 de la présente ordonnance, équipées et entretenues correctement. Le Service d'homologation peut vérifier les installations de contrôle, avec l'accord des autorités étrangères. S'il n'est pas possible de procéder à cette vérification ou si les résultats obtenus ne satisfont pas aux exigences de la présente ordonnance, le Service d'homologation peut ordonner que les véhicules concernés subissent des contrôles supplémentaires auprès d'un laboratoire de contrôle des gaz d'échappement qu'il aura désigné.

- 3.5 *Délivrance d'une approbation du type quant aux gaz d'échappement*

Le Service d'homologation délivre l'approbation du type quant aux gaz d'échappement lorsqu'il constate, en se fondant sur les résultats de mesure présentés par le requérant et sur ceux des éventuels contrôles supplémentaires, que le type du véhicule est conforme à toutes les exigences de la présente ordonnance et que toutes les données techniques requises figurent dans la demande.

4. Demande d'approbation du type quant aux gaz d'échappement

- 4.1 La demande d'approbation du type quant aux gaz d'échappement doit être adressée au Service d'homologation, en un exemplaire.
- 4.2 La demande doit être rédigée en langue française, allemande, italienne ou anglaise, et signée par une personne habilitée à cet effet.
- 4.3 Il y a lieu de joindre à la demande une description du type de véhicule, les données techniques et les indications de réglage du moteur et du dispositif d'échappement, ainsi que les résultats de mesure des émissions effectuées conformément au chiffre 5 de la présente ordonnance.
- 4.4 Pour communiquer les renseignements nécessaires, le requérant utilisera les formules officielles du Service d'homologation ou ses propres formules, dont les rubriques seront disposées de la même manière.

5. Contrôles des émissions et valeurs limites

5.1 Le véhicule prévu pour les contrôles des émissions doit être en tout point conforme, en ce qui concerne les caractéristiques techniques et le réglage du moteur, aux indications figurant dans la demande d'approbation du type quant aux gaz d'échappement.

Le véhicule sera soumis aux deux mesures des émissions décrites aux chiffres 5.2 et 5.3 ci-après. Lorsqu'il s'agit d'un véhicule équipé d'un moteur à quatre temps, on procédera, en outre, à un contrôle du dispositif de réaspiration des gaz du carter selon le chiffre 5.4.

5.2 *Test du type I* (test fondé sur le cycle de conduite)

5.2.1 Le véhicule sera placé sur un banc dynamométrique comportant un frein et un volant d'inertie. On exécute sans interruption un test d'une durée totale de 780 secondes comprenant quatre cycles de mesure. Chaque cycle comprend quinze modes (ralenti, accélération, vitesse stabilisée, décélération, etc.). Durant le test, on dilue les gaz d'échappement avec de l'air de manière à obtenir un débit en volume constant du mélange. Pendant toute la durée du test, sur le mélange ainsi obtenu, on prélève à débit constant des échantillons dans un sac pour déterminer ensuite la concentration (valeurs moyennes pour le test) de monoxyde de carbone, d'hydrocarbures non brûlés et d'oxydes d'azote.

5.2.2 Le test sera exécuté selon la méthode décrite à l'annexe 1. Les gaz seront recueillis et analysés selon les méthodes prescrites.

5.2.3 Sous réserve du chiffre 5.2.5 ci-dessous, le test est exécuté trois fois. Lors de chaque test, les masses de monoxyde de carbone, d'hydrocarbures et d'oxydes d'azote obtenues ne doivent pas dépasser les valeurs limites indiquées dans les tableaux ci-après:

Valeurs limites pour les véhicules équipés d'un moteur à deux temps

Polluants	Valeurs limites L en g/km
Monoxyde de carbone	8,0
Hydrocarbures	7,5
Oxydes d'azote	0,10

Valeurs limites pour les véhicules équipés d'un moteur à quatre temps

Polluants	Valeurs limites L en g/km
Monoxyde de carbone	13,0
Hydrocarbures	3,0
Oxydes d'azote	0,30

5.2.4 Toutefois, pour chacun des polluants visés au chiffre 5.2.3 ci-dessus, l'un des trois résultats obtenus peut dépasser de 10 pour cent au plus la valeur prescrite audit chiffre pour le véhicule considéré, à condition que la moyenne arithmétique des trois résultats soit inférieure à la valeur limite prescrite. Au cas où les valeurs limites prescrites seraient dépassées pour plusieurs polluants, ce dépassement peut indifféremment se produire lors d'un même test ou lors de tests différents.

5.2.5 Le nombre de tests prescrits au chiffre 5.2.3 ci-dessus est réduit dans les conditions définies ci-après, le terme V_1 désignant le résultat du premier test et V_2 le résultat du second test, pour chacun des polluants visés au chiffre 5.2.3 ci-dessus.

5.2.5.1 Un test seulement est nécessaire si, pour chacun des polluants considérés, on a $V_1 \leq 0,70 L$.

5.2.5.2 Deux tests seulement sont nécessaires si, pour chacun des polluants considérés, on a $V_1 \leq 0,85 L$ et si, pour l'un au moins de ces polluants, on a $V_1 > 0,70 L$. En outre, pour chacun des polluants considérés, V_2 doit être tel que l'on ait $V_1 + V_2 < 1,70 L$ et $V_2 < L$.

5.3 *Test du type II (test du ralenti)*

5.3.1 Le test est exécuté selon la méthode décrite à l'annexe 2 de la présente ordonnance.

5.3.2 La masse de monoxyde de carbone (CO_{corr}) émise lorsque le moteur tourne au ralenti ne doit pas excéder, pour aucun des réglages possibles du dispositif de préparation du mélange, 3,5 pour cent du volume.

5.4 *Contrôle du dispositif de réaspiration des gaz du carter*

5.4.1 Les gaz et les vapeurs provenant du carter doivent être reconduites entièrement dans la chambre de combustion.

5.4.2 Le contrôle est visuel. On vérifie le montage et l'état des disposi-

tifs et pièces, tels que conduits, raccords à vis, couvercle, etc., servant à reconduire les gaz du carter dans la chambre de combustion.

6. Modifications du type de véhicule

- 6.1 Toute modification du type de véhicule sera portée à la connaissance du Service d'homologation.
- 6.2 Celui-ci pourra ordonner, aux frais du requérant, de nouveaux contrôles des gaz d'échappement selon le chiffre 5, lorsqu'il a des raisons de supposer que la modification entreprise influence défavorablement les émissions de polluants.

7. Extension de l'approbation du type quant aux gaz d'échappement

7.1 *Types de véhicules ayant des masses de référence différentes*

L'approbation du type quant aux gaz d'échappement pourra être étendue à des types de véhicules ne différant du type homologué que par leur masse de référence, sous réserve que la masse de référence du type de véhicule pour lequel l'extension de l'approbation du type quant aux gaz d'échappement est demandée nécessite seulement l'application des deux valeurs d'inertie équivalentes les plus proches vers le haut ou vers le bas.

7.2 *Types de véhicules ayant des démultiplications totales différentes*

7.2.1 L'approbation du type quant aux gaz d'échappement pourra être étendue à des types de véhicules ne différant du type homologué que par les démultiplications totales, aux conditions ci-après.

7.2.1.1 On déterminera, pour chacun des rapports de démultiplication utilisés lors du test du type I, le rapport

$$E = \frac{V_2 - V_1}{V_1}, \text{ dans lequel}$$

V_1 et V_2 désignent la vitesse pour 1000/min du moteur sur le type de véhicule homologué et sur le type de véhicule pour lequel l'extension est demandée.

7.2.2 Si, pour chaque rapport, $E \leq 8$ pour cent, l'extension sera accordée sans qu'il soit nécessaire de répéter les tests du type I.

7.2.3 Si, pour un des rapports utilisés lors du test du type I au moins,

$E > 8$ pour cent et si, pour tous les rapports, $E \leq 13$ pour cent, les tests du type I devront être répétés.

7.3 *Types de véhicules ayant des masses de référence et des démultiplications totales différentes*

L'approbation du type quant aux gaz d'échappement pourra être étendue à des types de véhicules ne différant du type homologué que par leur masse de référence et leurs démultiplications totales, sous réserve que toutes les conditions prescrites aux chiffres 7.1 et 7.2 ci-dessus soient remplies.

8. Conformité de la production (contrôle de la production)

8.1 Tous les véhicules d'un modèle homologué, destinés à être mis sur le marché ou immatriculés pour la première fois en Suisse, doivent être conformes, quant aux gaz d'échappement, au type homologué, notamment en ce qui concerne les parties ayant une influence sur les émissions de gaz polluants en provenance du moteur.

8.2 A des intervalles qu'il déterminera lui-même, le Service d'homologation soumettra à des contrôles de la production les véhicules qui sont au bénéfice d'une approbation du type quant aux gaz d'échappement. Il les effectuera en se fondant sur les indications figurant dans la demande d'approbation du type quant aux gaz d'échappement et/ou ordonnera des contrôles des émissions conformément au chiffre 5.

8.3 Le constructeur mettra les véhicules prévus pour le contrôle de la production à la disposition du Service d'homologation. Tous les frais sont à sa charge jusqu'à la fin du contrôle.

8.4 Le Service d'homologation communiquera immédiatement au constructeur les résultats des contrôles effectués. Si les résultats de tests démontrent que le constructeur doit prendre des mesures, cela sera mentionné dans la communication qui lui est adressée.

8.5 *Premier échantillonnage*

8.5.1 Lors du premier échantillonnage, le Service d'homologation choisira un véhicule de série et le soumettra aux contrôles prévus selon le chiffre 8.2.

8.5.2 Si le véhicule du premier échantillon est conforme à toutes les valeurs limites selon les chiffres 5.2.3 et 5.3.2, et que l'équipe-

ment important en matière d'émissions est conforme aux indications figurant dans la demande d'approbation du type quant aux gaz d'échappement, le contrôle de la production est considéré comme ayant été passé avec succès.

8.5.3 Si le véhicule du premier échantillon n'est pas conforme à toutes les valeurs limites ou que l'équipement important en matière d'émissions n'est pas conforme aux indications figurant dans la demande d'approbation du type quant aux gaz d'échappement, le constructeur devra se décider, dans un délai de trente jours à compter de la communication du Service d'homologation, pour l'une des deux possibilités suivantes:

- a. Il s'engage à rendre conformes, à ses propres frais, tous les véhicules défectueux déjà vendus ou encore à vendre. Il convient par écrit avec le Service d'homologation des mesures à prendre à cet effet et des délais prévus pour les réaliser.
- b. Il demande que d'autres contrôles soient effectués sur un échantillon définitif conformément au chiffre 8.6.

8.6 *Echantillonnage définitif*

8.6.1 Le Service d'homologation fixe, de concert avec le constructeur, le volume de l'échantillon définitif (19 véhicules au maximum) et sélectionne, parmi les véhicules de série, le groupe à examiner, groupe auquel appartiendra aussi le véhicule contrôlé initialement. A l'exception de ce dernier, les véhicules sélectionnés seront soumis aux contrôles des émissions, selon le chiffre 8.2, ordonnés par le Service d'homologation. On déterminera alors pour chaque gaz polluant la moyenne arithmétique \bar{x} des résultats obtenus avec l'échantillon, ainsi que l'écart type S de l'échantillon.

8.6.2 On considère que le contrôle de la production a été passé avec succès lorsque l'équipement important en matière d'émissions de tous les véhicules contrôlés est conforme aux indications figurant dans la demande d'approbation du type quant aux gaz d'échappement et lorsque la condition suivante est remplie:

$$\bar{x} + k \cdot S \leq L$$

où

L: valeur limite admise selon les chiffres 5.2.3 et 5.3.2 pour chaque gaz polluant

$$S^2 = \sum \frac{(x - \bar{x})^2}{n - 1} \text{ où } x \text{ représente n'importe lequel des } n \text{ résultats individuels}$$

k: facteur statistique dépendant de n et donné dans le tableau ci-après:

n	2	3	4	5	6	7	8	9	10
k	0,973	0,613	0,489	0,421	0,376	0,342	0,317	0,297	0,279
n	11	12	13	14	15	16	17	18	19
k	0,265	0,253	0,242	0,233	0,224	0,216	0,210	0,203	0,198

8.6.3 Si le contrôle de la production n'a pas été passé avec succès, l'approbation du type quant aux gaz d'échappement est retirée, sous réserve du chiffre 8.6.4. On procédera alors selon le chiffre 9.

8.6.4 L'approbation du type quant aux gaz d'échappement n'est pas retirée lorsque, dans les trente jours qui suivent la communication, le constructeur s'engage envers le Service d'homologation à rendre conforme, à ses propres frais, tous les véhicules défectueux déjà vendus ou encore à vendre. Il convient par écrit avec le Service d'homologation des mesures à prendre à cet effet et des délais prévus pour les réaliser.

9. Retrait de l'approbation du type quant aux gaz d'échappement

9.1 Lorsque le cas prévu au chiffre 8.6.3 est réalisé, ou que le constructeur ne respecte pas les délais ou ne remplit pas ses autres obligations selon les chiffres 8.5.3 ou 8.6.4, sans donner d'explication satisfaisante, l'approbation du type quant aux gaz d'échappement est retirée pour le type de véhicule en question.

9.2 Le Service d'homologation informe immédiatement le constructeur du retrait de l'approbation du type quant aux gaz d'échappement. Dès ce moment, les fiches d'homologation établies pour les types de véhicules concernés deviennent caduques (art. 103, 2^e al., OAC¹⁾) et, dès lors, plus aucun des véhicules en question ne peut être mis sur le marché et immatriculé pour la première fois.

Le Service d'homologation oblige le constructeur à réparer comme il convient tous les véhicules défectueux déjà vendus.

¹⁾ RS 741.51

10. Dispositions finales

10.1 *Exécution*

10.1.1 Le Département fédéral de justice et police peut établir des instructions relatives à l'application de la présente ordonnance et autoriser, dans des cas particuliers, des exceptions à certaines dispositions, lorsque le but visé est sauvegardé.

10.1.2 Le Département fédéral de justice et police peut apporter des changements aux annexes de la présente ordonnance, lorsque cela ne modifie pas, globalement considéré, les exigences relatives aux émissions de gaz d'échappement.

10.2 *Dispositions transitoires*

10.2.1 Les dispositions de la présente ordonnance sont applicables à tous les véhicules importés ou construits en Suisse à partir du 1^{er} octobre 1987, qui sont immatriculés pour la première fois.

10.2.2 Les approbations du type quant aux gaz d'échappement décrites dans la présente ordonnance pourront être établies à partir du 1^{er} juin 1987.

10.3 *Entrée en vigueur*

La présente ordonnance entre en vigueur le 15 novembre 1986.

22 octobre 1986

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération, Egli

Le chancelier de la Confédération, Buser

Annexes 1 à 3

Le texte des annexes 1 à 3 de l'ordonnance du 22 octobre 1986¹⁾ sur les émissions de gaz d'échappement des motocycles (OEV 3) n'est pas publié dans le Recueil des lois fédérales. On peut obtenir des exemplaires tirés à part de cette ordonnance sur les gaz d'échappement, y inclus les annexes qui en font partie, auprès de l'Office central fédéral des imprimés et du matériel, 3000 Berne.

¹⁾ RO 1986 1878

Ordonnance sur les émissions de gaz d'échappement des cyclomoteurs (OEV 4)

du 22 octobre 1986

Le Conseil fédéral suisse,

vu les articles 8 et 106 de la loi fédérale sur la circulation routière¹⁾,
arrête:

1. Champ d'application

- 1.1 La présente ordonnance s'applique au contrôle des cyclomoteurs (art. 5, 2^e al., OCE²⁾) équipés d'un moteur à allumage commandé, en ce qui concerne les émissions des gaz polluants.

2. Définitions

Au sens de la présente ordonnance, on entend par:

- 2.1 «Emissions de gaz d'échappement»: gaz polluants rejetés dans l'atmosphère par le dispositif d'échappement d'un moteur de véhicule.
- 2.2 «Approbation du type quant aux gaz d'échappement»: approbation d'un type de véhicule, délivrée par le Service d'homologation pour les émissions de gaz polluants, conformément à la présente ordonnance.
- 2.3 «Masse de référence»: poids à vide du véhicule de série en état de marche, sans les occupants, mais avec tous les accessoires, majoré d'une masse forfaitaire de 75 kg, le réservoir de carburant étant rempli à 90 pour cent au moins de sa capacité.
- 2.4 «Type de véhicule»: désignation, par le constructeur, d'un type appartenant à une série dont les véhicules ne présentent pas entre eux de différences essentielles, notamment en ce qui concerne les parties du moteur et du véhicule importantes en matière de gaz d'échappement et en ce qui concerne leur inertie équivalente déterminée en fonction de la masse de référence, conformément à l'annexe 1, chiffre 5.2, de la présente ordonnance.

RS 741.435.4

¹⁾ RS 741.01

²⁾ RS 741.41

- 2.5 «Gaz polluants»: monoxyde de carbone (CO), hydrocarbures (HC) (exprimés sous la forme de $\text{CH}_{1,85}$) et oxydes d'azote (NO_x) (exprimés en équivalents dioxyde d'azote (NO_2)).
- 2.6 «Laboratoire de contrôle»: laboratoire auquel le Service d'homologation donne mandat ou pouvoir de mesurer les émissions des véhicules à examiner et d'effectuer les contrôles de la production.
- 2.7 «Service d'homologation»: Service fédéral d'homologation de l'Office fédéral de la police, CH – 3003 Berne.

3. Dispositions générales

3.1 *Durabilité*

Toutes les parties du véhicule et du moteur susceptibles d'influer sur les émissions de gaz polluants doivent être conçues, construites et montées de telle façon que, dans des conditions normales d'utilisation et en dépit de l'influence de la chaleur, du froid et des vibrations à laquelle il peut être soumis, le véhicule puisse satisfaire aux prescriptions de la présente ordonnance.

3.2 *Fonctionnement avec du carburant sans plomb*

Les moteurs des véhicules doivent être construits de façon qu'ils fonctionnent durablement et de manière satisfaisante avec du carburant sans plomb habituellement disponible sur le marché. En outre, les moteurs avec graissage par mélange essence/huile doivent convenir pour un mélange de 2 pour cent d'huile synthétique au maximum par rapport à l'essence.

3.3 *Existence d'une approbation du type quant aux gaz d'échappement*

3.3.1 Pour qu'un cyclomoteur puisse être admis à l'homologation, une approbation du type quant aux gaz d'échappement doit exister pour le type de véhicule en question.

3.3.2 Pour obtenir une approbation du type quant aux gaz d'échappement, le constructeur doit déposer une demande auprès du Service d'homologation, conformément au chiffre 4.

3.4 *Exécution des contrôles des gaz d'échappement*

3.4.1 Les contrôles des gaz d'échappement décrits au chiffre 5 de la présente ordonnance sont effectués auprès du laboratoire suisse de

contrôle ou, avec l'assentiment du Service d'homologation, auprès du constructeur ou d'un laboratoire étranger reconnu.

- 3.4.2 Lorsque les contrôles des gaz d'échappement sont effectués chez le constructeur ou auprès d'un laboratoire étranger, il faut qu'il existe des installations de contrôle appropriées, conformes aux exigences des annexes 1 et 2 de la présente ordonnance, équipées et entretenues correctement. Le Service d'homologation peut vérifier les installations de contrôle, avec l'accord des autorités étrangères. S'il n'est pas possible de procéder à cette vérification ou si les résultats obtenus ne satisfont pas aux exigences de la présente ordonnance, le Service d'homologation peut ordonner que les véhicules concernés subissent des contrôles supplémentaires, auprès d'un laboratoire de contrôle des gaz d'échappement qu'il aura désigné.

- 3.5 *Délivrance d'une approbation du type quant aux gaz d'échappement*

Le Service d'homologation délivre l'approbation du type quant aux gaz d'échappement lorsqu'il constate, en se fondant sur les résultats de mesure présentés par le requérant et sur ceux des éventuels contrôles supplémentaires, que le type du véhicule est conforme à toutes les exigences de la présente ordonnance et que toutes les données techniques requises figurent dans la demande.

4. Demande d'approbation du type quant aux gaz d'échappement

- 4.1 La demande d'approbation du type quant aux gaz d'échappement doit être adressée au Service d'homologation, en un exemplaire.
- 4.2 La demande doit être rédigée en langue française, allemande, italienne ou anglaise, et signée par une personne habilitée à cet effet.
- 4.3 Il y a lieu de joindre à la demande une description du type de véhicule, les données techniques et les indications de réglage du moteur et du dispositif d'échappement, ainsi que les résultats de mesure des émissions, effectuées conformément au chiffre 5 de la présente ordonnance.
- 4.4 Pour communiquer les renseignements nécessaires, le requérant utilisera les formules officielles du Service d'homologation ou ses propres formules, dont les rubriques seront disposées de la même manière.

5. Contrôles des émissions et valeurs limites

5.1 Le véhicule prévu pour les contrôles des émissions doit être en tout point conforme, en ce qui concerne les caractéristiques techniques et le réglage du moteur, aux indications figurant dans la demande d'approbation du type quant aux gaz d'échappement.

Le véhicule sera soumis aux deux mesures des émissions décrites aux chiffres 5.2 et 5.3 ci-après. Lorsqu'il s'agit d'un véhicule équipé d'une moteur à quatre temps, on procédera, en outre, à un contrôle du dispositif de réaspiration des gaz du carter selon le chiffre 5.4.

5.2 *Test du type I* (test fondé sur le cycle de conduite)

5.2.1 Le véhicule sera placé sur un banc dynamométrique comportant un frein et un volant d'inertie. On exécute sans interruption un test d'une durée totale de 448 secondes, comprenant quatre cycles de mesure. Chaque cycle comprend sept modes (ralenti, accélération, vitesse stabilisée, décélération, etc.). Durant le test, on dilue les gaz d'échappement avec de l'air, de manière à obtenir un débit en volume constant du mélange. Pendant toute la durée du test, sur le mélange ainsi obtenu, on prélève, à débit constant, des échantillons dans un sac pour déterminer ensuite la concentration (valeurs moyennes pour le test) de monoxyde de carbone, d'hydrocarbures non brûlés et d'oxydes d'azote.

5.2.2 Le test sera exécuté selon la méthode décrite à l'annexe 1. Les gaz seront recueillis et analysés selon les méthodes prescrites.

5.2.3 Sous réserve du chiffre 5.2.5 ci-dessous, le test est exécuté trois fois. Lors de chaque test, les masses de monoxyde de carbone, d'hydrocarbures et d'oxydes d'azote obtenues ne doivent pas dépasser les valeurs limites indiquées dans les tableaux ci-après:

Polluants	Valeurs limites L en g/km
Monoxyde de carbone	0,50
Hydrocarbures	0,50
Oxydes d'azote	0,10

5.2.4 Toutefois, pour chacun des polluants visés au chiffre 5.2.3 ci-dessus, l'un des trois résultats obtenus peut dépasser de 10 pour cent au plus la valeur prescrite audit chiffre pour le véhicule considéré, à condition que la moyenne arithmétique des trois résultats soit inférieure à la valeur limite prescrite. Au cas où les valeurs limites prescrites seraient dépassées pour plusieurs pol-

luants, ce dépassement peut indifféremment se produire lors d'un même test ou lors de tests différents.

5.2.5 Le nombre de tests prescrits au chiffre 5.2.3 ci-dessus est réduit dans les conditions définies ci-après, le terme V_1 désignant le résultat du premier test et V_2 le résultat du second test, pour chacun des polluants visés au chiffre 5.2.3 ci-dessus.

5.2.5.1 Un test seulement est nécessaire si, pour chacun des polluants considérés, on a $V_1 \leq 0,70 L$.

5.2.5.2 Deux tests seulement sont nécessaires si, pour chacun des polluants considérés, on a $V_1 \leq 0,85 L$ et si, pour l'un au moins de ces polluants, on a $V_1 > 0,70 L$. En outre, pour chacun des polluants considérés, V_2 doit être tel que l'on ait $V_1 + V_2 < 1,70 L$ et $V_2 < L$.

5.3 *Test du type II (test du ralenti)*

5.3.1 Le test est exécuté selon la méthode décrite à l'annexe 2 de la présente ordonnance.

5.3.2 Les masses de monoxyde de carbone et d'hydrocarbures émises lorsque le moteur tourne au ralenti ne doivent pas dépasser, chacune, 0,10 gramme par minute.

5.4 *Contrôle du dispositif de réaspiration des gaz du carter*

5.4.1 Les gaz et les vapeurs provenant du carter doivent être reconduits entièrement dans la chambre de combustion.

5.4.2 Le contrôle est visuel. On vérifie le montage et l'état des dispositifs et pièces, tels que conduits, raccords à vis, couvercle, etc., servant à reconduire les gaz du carter dans la chambre de combustion.

6. Modifications du type de véhicule

6.1 Toute modification du type de véhicule sera portée à la connaissance du Service d'homologation.

6.2 Celui-ci pourra ordonner, aux frais du requérant, de nouveaux contrôles des gaz d'échappement selon le chiffre 5, lorsqu'il a des raisons de supposer que la modification entreprise influence défavorablement les émissions de polluants.

7. Extension de l'approbation du type quant aux gaz d'échappement

7.1 *Types de véhicules ayant des masses de référence différentes*

L'approbation du type quant aux gaz d'échappement pourra être étendue à des types de véhicules ne différant du type homologué que par leur masse de référence, sous réserve que la masse de référence du type de véhicule pour lequel l'extension de l'approbation du type quant aux gaz d'échappement est demandée nécessite seulement l'application de la valeur d'inertie équivalente la plus proche, vers le bas.

7.2 *Types de véhicules ayant des démultiplications totales différentes*

7.2.1 L'approbation du type quant aux gaz d'échappement pourra être étendue à des types de véhicules ne différant du type homologué que par les démultiplications totales, aux conditions ci-après.

7.2.1.1 On déterminera, pour chacun des rapports de démultiplication utilisés lors du test du type I, le rapport

$$E = \frac{V_2 - V_1}{V_1}, \text{ dans lequel}$$

V_1 et V_2 désignent la vitesse pour 1000/min du moteur sur le type de véhicule homologué et sur le type de véhicule pour lequel l'extension est demandée.

7.2.2 Si, pour chaque rapport, E est ≤ 8 pour cent, l'extension sera accordée sans qu'il soit nécessaire de répéter les tests du type I.

7.2.3 Si, pour des rapports utilisés lors du test du type I au moins, E est > 8 pour cent et si, pour tous les rapports, E est ≤ 13 pour cent, les tests du type I devront être répétés.

7.3 *Types de véhicules ayant des masses de référence et des démultiplications totales différentes*

L'approbation du type quant aux gaz d'échappement pourra être étendue à des types de véhicules ne différant du type homologué que par leur masse de référence et leurs démultiplications totales, sous réserve que toutes les conditions prescrites aux chiffres 7.1 et 7.2 ci-dessus soient remplies.

8. Conformité de la production (contrôle de la production)

- 8.1 Tous les véhicules d'un modèle homologué, destinés à être mis sur le marché ou immatriculés pour la première fois en Suisse, doivent être conformes, quant aux gaz d'échappement, au type homologué, notamment en ce qui concerne les parties ayant une influence sur les émissions de gaz polluants en provenance du moteur.
- 8.2 A des intervalles qu'il déterminera lui-même, le Service d'homologation soumettra à des contrôles de la production les véhicules qui sont au bénéfice d'une approbation du type quant aux gaz d'échappement. Il les effectuera en se fondant sur les indications figurant dans la demande d'approbation du type quant aux gaz d'échappement et/ou ordonnera des contrôles des émissions conformément au chiffre 5.
- 8.3 Le constructeur mettra les véhicules prévus pour le contrôle de la production à la disposition du Service d'homologation. Tous les frais sont à sa charge jusqu'à la fin du contrôle.
- 8.4 Le Service d'homologation communiquera immédiatement au constructeur les résultats des contrôles effectués. Si les résultats de tests démontrent que le constructeur doit prendre des mesures, cela sera mentionné dans la communication qui lui est adressée.
- 8.5 *Premier échantillonnage*
- 8.5.1 Lors du premier échantillonnage, le Service d'homologation choisira un véhicule de série et le soumettra aux contrôles prévus selon le chiffre 8.2.
- 8.5.2 Si le véhicule du premier échantillon est conforme à toutes les valeurs limites selon les chiffres 5.2.3 et 5.3.2, et si l'équipement important en matière d'émissions est conforme aux indications figurant dans la demande d'appropriation du type quant aux gaz d'échappement, le contrôle de la production est considéré comme ayant été passé avec succès.
- 8.5.3 Si le véhicule du premier échantillon n'est pas conforme à toutes les valeurs limites ou si l'équipement important en matière d'émissions n'est pas conforme aux indications figurant dans la demande d'approbation du type quant aux gaz d'échappement, le constructeur devra se décider, dans un délai de deux semaines à compter de la communication du Service d'homologation, pour l'une des deux possibilités suivantes:
- a. Il s'engage à rendre conformes, à ses propres frais, tous les

véhicules défectueux déjà vendus ou encore à vendre. Il convient par écrit avec le Service d'homologation des mesures à prendre à cet effet et des délais prévus pour les réaliser.

- b. Il demande que d'autres contrôles soient effectués sur un échantillon définitif conformément au chiffre 8.6.

8.6 *Echantillonnage définitif*

8.6.1 Le Service d'homologation fixe, de concert avec le constructeur, le volume de l'échantillon définitif (19 véhicules au maximum) et sélectionne, parmi les véhicules de série, le groupe à examiner, groupe auquel appartiendra aussi le véhicule contrôlé initialement. A l'exception de ce dernier, les véhicules sélectionnés seront soumis aux contrôles des émissions, selon le chiffre 8.2, ordonnés par le Service d'homologation. On déterminera alors pour chaque gaz polluant la moyenne arithmétique \bar{x} des résultats obtenus avec l'échantillon, ainsi que l'écart type S de l'échantillon.

8.6.2 On considère que le contrôle de la production a été passé avec succès lorsque l'équipement important en matière d'émissions de tous les véhicules contrôlés est conforme aux indications figurant dans la demande d'approbation du type quant aux gaz d'échappement et lorsque la condition suivante est remplie:

$$\bar{x} + k \cdot S \leq L$$

où

L: valeur limite admise selon les chiffres 5.2.3 et 5.3.2 pour chaque gaz polluant

$$S^2 = \sum \frac{(x - \bar{x})^2}{n - 1}, \text{ où } x \text{ représente n'importe lequel des } n \text{ résultats individuels}$$

k: facteur statistique dépendant de n et donné dans le tableau ci-après:

n	2	3	4	5	6	7	8	9	10
k	0,973	0,613	0,489	0,421	0,376	0,342	0,317	0,297	0,279
n	11	12	13	14	15	16	17	18	19
k	0,265	0,253	0,242	0,233	0,224	0,216	0,210	0,203	0,198

8.6.3 Si le contrôle de la production n'a pas été passé avec succès, l'approbation du type quant aux gaz d'échappement est retirée, sous réserve du chiffre 8.6.4. On procédera alors selon le chiffre 9.

- 8.6.4 L'approbation du type quant aux gaz d'échappement n'est pas retirée lorsque, dans les trente jours qui suivent la communication, le constructeur s'engage envers le Service d'homologation à rendre conformes, à ses propres frais, tous les véhicules défectueux déjà vendus ou encore à vendre. Il convient par écrit avec le Service d'homologation des mesures à prendre à cet effet et des délais prévus pour les réaliser.

9. Retrait de l'approbation du type quant aux gaz d'échappement

- 9.1 Lorsque le cas prévu au chiffre 8.6.3 est réalisé, ou que le constructeur ne respecte pas les délais ou ne remplit pas ses autres obligations selon les chiffres 8.5.3 ou 8.5.4, sans donner d'explication satisfaisante, l'approbation du type quant aux gaz d'échappement est retirée pour le type de véhicule en question.
- 9.2 Le Service d'homologation informe immédiatement le constructeur du retrait de l'approbation du type quant aux gaz d'échappement. Dès ce moment, les fiches d'homologation établies pour les types de véhicules concernés deviennent caduques (art. 103, 2^e al., OAC¹⁾) et, dès lors, aucun des véhicules en question ne peut plus être mis sur le marché et immatriculé pour la première fois.
- Le Service d'homologation oblige le constructeur à réparer comme il convient tous les véhicules défectueux déjà vendus.

10. Dispositions finales

10.1 Exécution

- 10.1.1 Le Département fédéral de justice et police peut établir des instructions relatives à l'application de la présente ordonnance et autoriser, dans des cas particuliers, des exceptions à certaines dispositions, lorsque le but visé est sauvegardé.
- 10.1.2 Le Département fédéral de justice et police peut apporter des changements aux annexes de la présente ordonnance, lorsque cela ne modifie pas, globalement considéré, les exigences relatives aux émissions de gaz d'échappement.

10.2 Dispositions transitoires

- 10.2.1 Les dispositions de la présente ordonnance sont applicables à tous

¹⁾ RS 741.51

les véhicules importés ou construits en Suisse à partir du 1^{er} octobre 1988, qui sont immatriculés pour la première fois.

10.2.2 Les approbations du type quant aux gaz d'échappement, décrites dans la présente ordonnance pourront être établies à partir du 1^{er} juin 1987.

10.3 *Entrée en vigueur*

La présente ordonnance entre en vigueur le 15 novembre 1986.

22 octobre 1986

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération, Egli

Le chancelier de la Confédération, Buser

31025

Annexes 1 à 3

Le texte des annexes 1 à 3 de l'ordonnance du 22 octobre 1986¹⁾ sur les émissions de gaz d'échappement des cyclomoteurs (OEV 4) n'est pas publié dans le Recueil des lois fédérales. On peut obtenir des exemplaires tirés à part de l'ordonnance sur les gaz d'échappement, y inclus les annexes qui en font partie, auprès de l'Office central fédéral des imprimés et du matériel, 3000 Berne.

¹⁾ RO 1986 1889

Ordonnance concernant les prix de prise en charge pour la chicorée endive «Witloof» de la récolte 1986

du 29 octobre 1986

L'Office fédéral du contrôle des prix,

vu l'article 32, alinéa 2^{bis}, de l'ordonnance générale sur l'agriculture, du 21 décembre 1953¹⁾,

arrête:

Article premier Prix

¹ Les prix de prise en charge pour la chicorée endive «Witloof» indigène de la récolte 1986, devant être pris en charge par les importateurs, sont les suivants:

	Fr. par kg net
Qualité I, en vrac, emballée, inclus le carton	3.85
Qualité II, en vrac, emballée, inclus le carton	2.—

² Ces prix sont valables pour la prise en charge à partir de la région de production, marge de l'expéditeur incluse.

Art. 2 Suppléments

Les suppléments pour des marchandises emballées spécialement seront fixés d'un commun accord par les vendeurs et les acheteurs.

Art. 3 Entrée en vigueur

La présente ordonnance entre en vigueur le 31 octobre 1986.

29 octobre 1986

Office fédéral du contrôle des prix:
Weyermann

31052

RS 942.311.494

¹⁾ **RS 916.01**

Convention du 25 octobre 1980 sur les aspects civils de l'enlèvement international d'enfants

RS 0.211.230.02; RO 1983 1694

Champ d'application de la convention le 1^{er} novembre 1986, complément¹⁾

Etats parties	Ratification Adhésion (A)	Entrée en vigueur
Grande-Bretagne ²⁾	20 mai	1986
Hongrie ²⁾	7 avril	1986 A ³⁾
		1 ^{er} août 1986 ⁴⁾

Réserves et déclarations

Canada

1. Conformément aux dispositions de l'article 40, le Gouvernement canadien déclare que la convention s'appliquera aussi aux provinces de l'Ile-du-Prince-Edouard⁵⁾ et de la Saskatchewan⁶⁾.
2. Conformément aux dispositions de l'article 6, alinéa 2, le Ministère de la justice et Procureur général de l'Ile-du-Prince-Edouard est désigné comme autorité centrale pour la province de l'Ile-du-Prince-Edouard.
3. Conformément aux dispositions de l'article 6, alinéa 2, le Ministère de la justice de la Saskatchewan est désigné comme autorité centrale pour la province de la Saskatchewan.
4. Conformément aux dispositions de l'article 42 et par application de l'article 26, alinéa 3, le Gouvernement canadien déclare qu'en ce qui a trait aux demandes concernant les provinces de l'Ile-du-Prince-Edouard et de la Saskatchewan, le Canada ne prendra en charge les frais visés à l'alinéa 2 de l'article 26 que dans la mesure où ces frais sont couverts par le système d'aide juridique de la province concernée.

¹⁾ La présente publication complète celles qui figurent au RO 1983 1710 et 1985 75.

²⁾ Réserves et déclarations, voir ci-après.

³⁾ En vertu de l'article 38, l'adhésion n'a d'effet que dans les rapports entre l'Etat adhérent et les Etats contractants qui auront déclaré accepter cette adhésion.

⁴⁾ A ce jour, la convention n'est entrée en vigueur pour la Hongrie que dans les rapports avec la Grande-Bretagne dès le 1^{er} septembre 1986.

⁵⁾ ⁶⁾ La convention est entrée en vigueur pour la province de l'Ile-du-Prince-Edouard le 1^{er} mai 1986 et pour la province de la Saskatchewan le 1^{er} novembre 1986.

Grande-Bretagne

Conformément aux dispositions de l'article 42 de la Convention, le Royaume-Uni déclare qu'il n'est tenu au paiement des frais visés au deuxième alinéa de l'article 26 de la Convention liés à la participation d'un avocat ou d'un conseiller juridique, ou aux frais de justice, que dans la mesure où ces coûts peuvent être couverts par son système d'assistance judiciaire et juridique.

Le Gouvernement du Royaume-Uni a déclaré, qu'il a désigné, conformément à l'article 6 de la Convention, les Autorités centrales suivantes:

- (i) pour l'Angleterre et le pays de Galles,
«the Lord Chancellor,
the Lord Chancellor's Department,
House of Lords,
London SW1A 0PW»;
- (ii) pour l'Irlande du Nord,
«the Lord Chancellor,
Northern Ireland Court Service,
Windsor House,
9/15 Bedford Street,
Belfast BT 7LT»;
- (iii) pour l'Ecosse,
«the Secretary of State for Scotland,
the Scottish Courts Administration,
26/27 Royal Terrace,
Edinburgh EH7 5AH».

Hongrie

Conformément à l'article 6 de la convention, la République populaire hongroise a désigné comme autorité centrale chargée de satisfaire aux obligations qui sont imposées par la convention:

Le Ministère de la justice
1366, Budapest
V. Szalay utca 16

Convention douanière du 2 décembre 1972 relative aux conteneurs

RS 0.631.250.112; RO 1977 647

Modification de l'article 18 et des annexes 6 et 7

Adoptée par le Conseil fédéral le 6 octobre 1986

La modification de l'article 18 et de l'annexe 7 entre en vigueur le 8 février 1987.

La modification de l'annexe 6 entre en vigueur le 1^{er} janvier 1988.

Texte original

Art. 18: le nouveau paragraphe 3^{bis} suivant est ajouté:

3^{bis}. La présente Convention est également ouverte à l'adhésion des Unions douanières ou économiques constituées par des Etats souverains et ayant compétence pour négocier, conclure et appliquer des accords internationaux dans les matières couvertes par la présente Convention. Les Unions ayant adhéré à la présente Convention pourront exercer pour les questions qui relèvent de leur compétence, en leur nom propre les droits et s'acquitter des responsabilités que la présente Convention confère par ailleurs à leurs Etats membres qui sont Parties contractantes à la présente Convention. En pareil cas, ces Etats membres ne seront pas habilités à exercer individuellement ces droits, y compris le droit de vote.

Annexe 7

Art. 6: le nouveau paragraphe 2 suivant est ajouté:

2. En cas d'application du paragraphe 3^{bis} de l'article 18 de la Convention, les Unions douanières ou économiques Parties à la Convention ne disposent en cas de vote que d'un nombre de voix égal au total des voix attribuables à leurs Etats membres également Parties à la Convention.

Le texte actuel devient le paragraphe premier.

Annexe 6

La nouvelle note explicative 1.1 suivante est ajoutée:

1. Annexe 1

1.1 *Paragraphe 1 – Utilisation de feuilles en matière plastique pour les marques et les numéros d'identification figurant sur des conteneurs*

1.1-1 Pour que les marques et les numéros d'identification figurant sur les conteneurs puissent être considérés comme inscrits de façon durable lorsqu'une feuille en matière plastique est utilisée, les conditions ci-après doivent être remplies:

- a) Un adhésif de qualité sera utilisé. La bande, une fois appliquée, devra présenter une résistance à la traction plus faible que la force d'adhésion de sorte qu'il soit impossible de décoller la bande sans l'endommager. Une bande obtenue par coulage satisfait à ces exigences. Une bande fabriquée par calandrage ne pourra pas être utilisée.
- b) Lorsque les marques et les numéros d'identification devront être modifiés, la bande à remplacer devra être entièrement retirée avant que ne soit fixée une nouvelle bande. L'apposition d'une nouvelle bande sur une bande déjà collée est proscrite.

1.1-2 Les spécifications concernant l'utilisation d'une feuille en matière plastique pour le marquage des conteneurs énoncées dans le sous-paragraphe 1.1-1 de la présente Note explicative n'excluent pas la possibilité d'utiliser d'autres méthodes de marquage durable.

31006

Convention du 4 janvier 1960
instituant l'Association européenne de libre-échange
(AELE)

Traduction¹⁾

Amendement des listes A et B de l'annexe B²⁾ de la Convention

Décision du Conseil AELE n° 5/1986

du 13 mars 1986

Le Conseil,

vu l'article 4, paragraphe 5, de la Convention du 4 janvier 1960³⁾ instituant l'Association européenne de libre-échange,

décide:

- (1) *Dans la section I de l'appendice 2 (liste A) à l'annexe B²⁾ les inscriptions pour les n^{os} 19.05, 37.01, 43.03, premier ex 59.02, 59.03, les deux ex 59.17, 65.03, 65.05 et ex 96.01 sont remplacées par l'annexe I à cette décision.*
- (2) *La section I de l'appendice 3 (liste B) à l'annexe B²⁾ est modifiée comme suit:*
 - a) *dans la règle qui figure dans la troisième colonne au début de la liste, la mention «n° 97.07 et n° 98.03» est à remplacer par «n^{os} 97.06, 97.07, 98.03 et 98.10»;*
 - b) *les n^{os} ex 22.09, ex 25.04, 29.35, ex 71.12, ex 71.16 et ex 98.10 et leurs désignations sont à ajouter conformément à l'annexe II à cette décision;*
 - c) *les désignations figurant sous «ex chapitres 28 à 37» et la position tarifaire «ex 43.02» sont à remplacer par le texte figurant à l'annexe II à cette décision.*
- (3) *Cette décision entre en vigueur le 1^{er} avril 1986.*
- (4) *Le Secrétaire général de l'Association européenne de libre-échange dépose le texte de la présente décision auprès du Gouvernement de la Suède.*

RS 0.632.31

¹⁾ Traduction du texte original anglais.

²⁾ RO 1978 1065

³⁾ RO 1960 635

Produits obtenus		Ouvraison ou transformation ne conférant pas le caractère de «produits originaires»	Ouvraison ou transformation conférant le caractère de «produits originaires» lorsque les conditions ci-après sont réunies
N° du tarif douanier	Désignation		
19.05	Produits à base de céréales obtenus par le soufflage ou le grillage: «puffed rice», «corn-flakes» et analogues		Fabrication seulement à partir de: <ul style="list-style-type: none"> - maïs du type «Zea indurata» - blé dur - produits du chapitre 17 dont la valeur n'excède pas 30% de la valeur du produit fini - vitamines, sels minéraux, produits chimiques et substances ou préparations naturelles ou autres, utilisés comme additifs
ex 37.01	Plaques photographiques et films plans, sensibilisés, non impressionnés, en autres matières que le papier, le carton ou le tissu; à l'exception des films couleur pour appareils photographiques à développement instantané		Fabrication à partir de produits autres que les produits du n° 37.02 ¹⁾
ex 37.01	Films couleur pour appareils photographiques à développement instantané		Fabrication à partir de produits du n° 37.02 dont la valeur n'excède pas 30% de la valeur du produit fini et à partir de tous autres produits ¹⁾
43.03	Pelleteries ouvrées ou confectionnées (fourrures)	Confection à partir de pelleteries en nappes, sacs, carrés, croix ou formes similaires de la position 43.02 ^{1) 2)}	
ex 59.02 ³⁾	Feutres et articles en feutre, à l'exception des feutres à l'aiguille, même imprégnés ou enduits		Fabrication à partir de fibres naturelles ou de fibres de caséine ou de produits chimiques ou de pâtes textiles
59.03 ³⁾	Tissus non tissés et articles en tissus non tissés, même imprégnés ou enduits		Fabrication soit à partir de fibres naturelles, soit à partir de produits chimiques ou de pâtes textiles ⁴⁾

Produits obtenus		Ouvraison ou transformation ne conférant pas le caractère de «produits originaires»	Ouvraison ou transformation conférant le caractère de «produits originaires» lorsque les conditions ci-après sont réunies
N° du tarif douanier	Désignation		
59.17	Tissus et articles pour usages techniques en matières textiles ¹⁾ ; autres que celles décrites ci-dessous: - tissus feutrés ou non, des types communément utilisés sur les machines à papier ou pour d'autres usages techniques, même imprégnés ou enduits, tubulaires ou sans fin, à chaînes ou à trames simples ou multiples (ou à chaînes et à trames simples ou multiples), ou tissés à plat, à chaînes ou à trames multiples (ou à chaînes et à trames multiples) ²⁾		Fabrication à partir de produits des n°s 50.01 à 50.03 inclus, 53.01 à 53.05 inclus, 54.01, 55.01 à 55.04 inclus, 56.01 à 56.03 inclus et 57.01 à 57.04 inclus ou à partir de produits chimiques ou de pâtes textiles Fabrication à partir des produits ci-dessus ou de: - fils de polytétrafluoroéthylène ⁵⁾ 6) - fils de polyamide, retors et enduits, imprégnés ou couverts de résine phénolique ⁵⁾ - fils de polyamide aromatique obtenu par polycondensation de métaphénylènediamine et d'acide isophtalique ⁵⁾ - monofils en polytétrafluoroéthylène ⁵⁾ 6)

¹⁾ Ces dispositions particulières ne s'appliquent pas lorsque les produits sont obtenus à partir de produits qui ont acquis le caractère de produits originaires aux conditions prévues à la liste B.

²⁾ Cette règle ne s'applique pas à l'utilisation de nappes, sacs, carrés, croix et formes similaires de fourrures de souslik, petit-gris, hamster jusqu'au 31 mars 1990.

³⁾ Pour les produits dans la composition desquels entrent deux ou plusieurs matières textiles, les dispositions figurant dans la colonne 4 sont applicables pour chacune des matières textiles entrant dans la composition du produit mélangé. Toutefois, cette règle ne s'applique pas à une ou plusieurs des matières textiles mélangées si son ou leur poids n'excède pas 10% du poids global de toutes les matières textiles incorporées. Ce pourcentage est porté:

- à 20% lorsqu'il s'agit de fils de polyuréthane segmenté avec des segments souples de polyéther, même guipés, des n°s ex 51.01 et ex 58.07;

- à 30% lorsqu'il s'agit de fils formés d'une âme consistant, soit en une bande mince d'aluminium, soit en une pellicule de matière plastique artificielle recouverte ou non de poudre d'aluminium, cette âme étant insérée par collage, à l'aide d'une colle transparente ou colorée, entre deux pellicules de matière plastique artificielle, d'une largeur n'excédant pas 5 mm.

⁴⁾ Pour les masques filtrants, la fabrication à partir de fibres polyester non étirées est permise. Cette disposition particulière est permise jusqu'au 31 mars 1988.

⁵⁾ Cette disposition particulière est applicable jusqu'au 31 mars 1991.

⁶⁾ L'utilisation de ce produit est limitée à la fabrication de tissus feutrés du type utilisé sur les machines à papier.

Produits obtenus		Ouvraison ou transformation ne conférant pas le caractère de «produits originaires»	Ouvraison ou transformation conférant le caractère de «produits originaires» lorsque les conditions ci-après sont réunies
N° du tarif douanier	Désignation		
	- disques et couronnes à polir autres qu'en feutre		- fils de fibres textiles synthétiques en poly-p-phénylène-téréphtalamide ¹⁾ - fils de fibres de verre, enduits de résine phénoplaste et guipés ¹⁾ Fabrication à partir de fils ou à partir de déchets de tissus ou de chiffons du n° 63.02
65.03	Chapeaux et autres coiffures en feutre, fabriqués à l'aide des cloches et des plateaux du n° 65.01, garnis ou non		Fabrication à partir de fibres textiles ²⁾
65.05	Chapeaux et autres coiffures (y compris les résilles et filets à cheveux) en bonneterie ou confectionnés à l'aide de tissus, de dentelles ou de feutre (en pièces, mais non en bandes), garnis ou non		Fabrication à partir de fils ou de fibres textiles ²⁾
ex 96.01	Articles de broserie (brosses, balais-brosses, pinceaux et similaires), y compris les brosses constituant des éléments de machines; rouleaux à peindre; raclettes en caoutchouc ou en autres matières souples analogues, à l'exclusion des pinceaux obtenus à partir de poils de martres ou d'écureuils		Fabrication pour laquelle sont utilisés des produits dont la valeur n'excède pas 50% de la valeur du produit fini

¹⁾ Cette disposition particulière est applicable jusqu'au 31 mars 1991.

²⁾ Les garnitures et les accessoires (à l'exception des doublures et des toiles tailleur) utilisés, qui changent de position tarifaire, n'enlèvent pas le caractère originaire du produit obtenu si leur poids ne dépasse pas 10% du poids global de toutes les matières textiles incorporées.

Annexe II

Produits fins		Ouvraison ou transformation conférant le caractère de «produits originaires»
N° du tarif douanier	Désignation	
ex 22.09	Boissons spiritueuses à l'exclusion du rhum, de l'arak, du tafia, du gin, du whisky, de la vodka d'une teneur en alcool éthylique de 45,2° ou moins et des eaux-de-vie de prunes, de poires ou de cerises, contenant des œufs ou du jaune d'œufs et/ou du sucre (saccharose ou sucre inverti)	Fabrication à partir d'arak, à condition que le pourcentage des produits utilisés n'excède pas 5% en volume du produit obtenu
ex 25.04	Graphite naturel cristallin, enrichi de carbone, purifié, broyé	Enrichissement de la teneur en carbone, purification et broyage du graphite brut cristallin
ex Chap. 28 à 37	Produits des industries chimiques et des industries connexes, à l'exception de l'anhydride sulfurique (ex 28.13); des composés hétérocycliques, y compris les acides nucléiques (29.35); des tanins (ex 32.01), des huiles essentielles, résinoïdes, et sous-produits terpéniques (ex 33.01) et des enzymes préparées, non dénommées ni comprises ailleurs (ex 35.07)	Ouvraisons ou transformations pour lesquelles sont utilisés des produits non originaires dont la valeur n'excède pas 20% de la valeur du produit fini
29.35	Composés hétérocycliques, y compris les acides nucléiques: <ul style="list-style-type: none"> – lactames autres que le 6-hexanolactame (epsilon caprolactame), l'acide 6-aminopenicillanique, l'acide 7-aminocétocyphalosporanique et l'acide 7-aminodécacyphalosporanique; monoazépines; diazépines; azocines (hydrogénés ou non); composés comportant une structure à cycles phénotiazine (hydrogénés ou non) sans autres condensations; monothiamonoazépines; monothinines; monooxamonoazines; mono-oxamonoazoles (hydrogénés ou non) – autres 	Ouvraisons ou transformations pour lesquelles sont utilisés des produits non originaires dont la valeur n'excède pas 30% de la valeur du produit fini ¹⁾
		Ouvraisons ou transformations pour lesquelles sont utilisés des produits non originaires dont la valeur n'excède pas 20% de la valeur du produit fini

¹⁾ Cette disposition est applicable jusqu'au 31 mars 1991.

Produits finis		Ouvraison ou transformation conférant le caractère de «produits originaires»
N° du tarif douanier	Désignation	
ex 43.02	Pelletteries assemblées	Blanchiment ou teinture, avec coupe et assemblage de peaux tannées ou apprêtées, non assemblées
ex 71.12	Bracelets pour montres en plaqués ou doublés de métaux précieux	Fabrication pour laquelle sont utilisés des produits non originaires et dont la valeur n'excède pas 40% de la valeur du produit fini
71.16	Bracelets pour montres en métaux communs, dorés ou argentés ou non	Fabrication pour laquelle sont utilisés des produits non originaires et dont la valeur n'excède pas 40% de la valeur du produit fini
ex 98.10	Briquets à système d'allumage piezo	Ouvraison, transformation ou montage pour lesquels sont utilisés des produits, parties et pièces détachées non originaires dont la valeur n'excède pas 30% de la valeur du produit fini

30979

Accord du 22 juillet 1972 entre la Confédération suisse et la Communauté économique européenne

Texte original

Décision du comité mixte n° 2/86

**modifiant, en raison de l'adhésion de l'Espagne et du Portugal
aux Communautés européennes, le protocole n° 3 relatif à
la définition de la notion de produits originaires et aux méthodes
de coopération administrative**

Signée le 28 mai 1986

Entrée en vigueur pour la Suisse le 1^{er} mars 1986

Le Comité mixte,

vu l'accord entre la Communauté économique européenne et la Confédération suisse, signé à Bruxelles le 22 juillet 1972¹⁾,

vu le protocole additionnel annexé à cet accord par suite de l'adhésion de l'Espagne et du Portugal aux Communautés européennes, et notamment son article 16,

vu l'accord entre les Etats membres de la Communauté européenne du charbon et de l'acier et cette Communauté, d'une part, et la Confédération suisse, d'autre part, signé à Bruxelles le 22 juillet 1972,

vu le protocole additionnel annexé à cet accord par suite de l'adhésion de l'Espagne et du Portugal aux Communautés européennes, et notamment son article 8,

considérant que le protocole n° 3 relatif à la définition de la notion de produits originaires et aux méthodes de coopération administrative doit être modifié par suite de l'adhésion de l'Espagne et du Portugal aux Communautés européennes, tant du point de vue technique que du point de vue des dispositions transitoires nécessaires à une bonne application du régime commercial prévu dans les protocoles résultant de ladite adhésion;

considérant que les dispositions transitoires doivent assurer l'application correcte de ces dispositions commerciales entre la Communauté européenne dans sa composition au 31 décembre 1985 et l'Espagne et le Portugal, d'une part, et la Confédération suisse, d'autre part,

décide:

Article premier

Les dispositions du protocole n° 3 indiquées ci-après sont modifiées comme suit.

¹⁾ RO 1972 3169, 1975 1437, 1979 511

- 1) A l'article 2 paragraphe 1, à l'article 7, à l'article 9 paragraphe 3 premier alinéa et à l'article 26, les mots «le Portugal» sont supprimés.
- 2) A l'article 2 paragraphe 1, à l'article 2 paragraphe 1 points A et B, à l'article 23 paragraphe 1, à l'article 27 paragraphes 1 et 2, les mots «six pays» sont remplacés par «cinq pays».
- 3) A l'article 9 paragraphe 5, le troisième alinéa est remplacé par ce qui suit:

«Les certificats EUR. 1 délivrés *a posteriori* doivent être revêtus d'une des mentions suivantes: «délivré *a posteriori*», «*udstedt efterfølgende*», «*nachträglich ausgestellt*», «*εκδοθέν εκ των υστέρων*», «*issued retrospectively*», «*expedido a posteriori*», «*rilasciato a posteriori*», «*afgegeven a posteriori*», «*emitido a posterior*», «*annettu jälkikäteen*», «*utgefird eftira*», «*utstedt senere*», «*utfärdat i efterhand*»»

- 4) A l'article 9 paragraphe 6, le premier alinéa est remplacé par ce qui suit:

«6. En cas de vol, de perte ou de destruction d'un certificat EUR. 1, l'exportateur peut réclamer aux autorités douanières qui l'ont délivré un *duplicata* établi sur la base des documents d'exportation qui sont en leur possession. Le *duplicata* ainsi délivré doit être revêtu d'une des mentions suivantes: «*duplicata*», «*duplicaat*», «*duplikat*», «*αντιγραφο*», «*duplicado*», «*duplicato*», «*duplicate*», «*segunda via*», «*kaksoiskappale*», «*samrit*»»

- 5) A l'article 13, le paragraphe 5 est remplacé par ce qui suit:

«5. Dans les cas visés au paragraphe 4 point a), la case n° 7 «Observations» du certificat EUR. 1 porte une des mentions suivantes: «*Procédure simplifiée*», «*Forenklet procedure*», «*Vereinfachtes Verfahren*», «*απλουστευμένη δια οικασια*», «*Simplified procedure*», «*Procedimiento simplificado*», «*Procedura semplificata*», «*Vereenvoudigde procedure*», «*Procedimento simplificado*», «*Yksinkertaistettu menettely*», «*Einföldun afgreidslu*», «*Forenklet prosedyre*», «*Förenklad procedur*»»

Article 2

L'article suivant est inséré dans le protocole n° 3:

«Article 24

1. a) Tout produit couvert par un certificat EUR. 1 ou un formulaire EUR. 2 délivré ou établi en Espagne est, pour l'application du protocole additionnel à l'accord, considéré comme produit originaire d'Espagne.
- b) Toutefois, le point a) ne s'applique pas aux certificats EUR. 1 délivrés en Espagne pour des produits originaires du reste de la

Communauté ou de Suisse n'ayant subi en Espagne aucune transformation ou ouvraison ou n'y ayant fait l'objet que de manipulations destinées à assurer leur conservation en l'état pendant leur transport ou leur stockage. Ces produits bénéficient lors de leur importation d'un traitement identique à celui dont ils auraient bénéficié s'ils avaient été expédiés directement du reste de la Communauté ou de Suisse.

- c) Pour l'application du point b), dans le cas de produits originaires du reste de la Communauté, l'exportateur ou son représentant habilité est tenu d'apposer dans la case 7 «Observations» du certificat EUR. 1 la mention «Article 24 paragraphe 1 – réexporté en l'état». Cette mention est validée par l'apposition de l'empreinte du cachet utilisé par le bureau de douane compétent. Les autorités douanières espagnoles sont chargées d'effectuer les contrôles nécessaires pour assurer l'application correcte de cette disposition.
- d) Pour l'application du point b), dans le cas de produits originaires de Suisse, l'article 9 paragraphe 8 s'applique.
2. Les produits suivants exportés d'un Etat membre de la Communauté autre que l'Espagne vers la Suisse ne bénéficient, lors de leur importation en Suisse, que d'un traitement identique à celui dont ils auraient bénéficié s'ils avaient été importés directement d'Espagne:
- les produits originaires de la Communauté en raison d'une transformation ou d'une ouvraison ayant eu lieu partiellement ou totalement en Espagne,
 - les produits qui, après avoir acquis le caractère originaire dans le reste de la Communauté, font l'objet en Espagne d'une opération qui va au-delà des manipulations destinées à assurer la conservation en l'état pendant leur transport ou leur stockage.

Pour l'application du premier alinéa, l'exportateur ou son représentant habilité est tenu d'apposer, dans la case 7 «Observations» du certificat EUR. 1 ou du formulaire EUR. 2 délivré ou établi dans l'autre Etat membre de la Communauté, le sigle «ES».

3. Pour l'application du paragraphe 2 point b) dernière phrase de l'article 1^{er}, les produits ayant acquis le caractère de produits originaires en Espagne ou les produits accompagnés d'un certificat EUR. 1 ou d'un formulaire EUR. 2 revêtu dans la case 7 «Observations» du sigle «ES», importés en Suisse et exportés vers un Etat membre de la Communauté autre que l'Espagne, ne peuvent bénéficier dans cet Etat membre que d'un traitement identique à celui prévu par l'acte d'adhésion de l'Espagne et du Portugal aux Communautés européennes dont ils auraient bénéficié s'ils avaient été expédiés directement d'Espagne dans le reste de la Communauté.

Pour l'application du premier alinéa, l'exportateur ou son représentant

habilité est tenu d'apposer, dans la case 7 «Observations» du certificat EUR. 1 ou du formulaire EUR. 2 établi ou délivré en Suisse, le sigle «ES».

4. Pour l'application de l'article 2, les produits ayant acquis le caractère originaire en Espagne ou les produits accompagnés d'un certificat EUR. 1 ou d'un formulaire EUR. 2 revêtu dans la case 7 «Observations» du sigle «ES», importés en Suisse et exportés dans les conditions prévues audit article 2 vers un des cinq pays y mentionnés, ne peuvent bénéficier, lors de leur importation dans l'un ou l'autre des cinq pays, que d'un traitement identique à celui dont ils auraient bénéficié s'ils avaient été importés directement d'Espagne.

Pour l'application du premier alinéa, l'exportateur ou son représentant habilité est tenu d'apposer, dans la case 7 «Observations» du certificat EUR. 1 ou du formulaire EUR. 2 délivré ou établi en Suisse, le sigle «ES».

5. a) Les produits originaires ayant fait l'objet avant le 1^{er} mars 1986 de la délivrance ou de l'établissement d'un certificat ou formulaire prévu dans le cadre de l'accord entre les pays de l'Association européenne de libre-échange (AELE) et l'Espagne signé le 26 juin 1979, de la convention instituant l'AELE signée le 4 janvier 1960 en ce qui concerne le Portugal, de l'accord de 1970 entre la Communauté économique européenne et l'Espagne, et de l'accord de 1972 entre la Communauté économique européenne et la République portugaise, sont considérés comme originaires au sens du présent protocole.

b) Les certificats EUR. 1 ou les formulaires EUR. 2 portant la mention «EFTA-SPAIN-TRADE» utilisés dans le cadre du commerce direct entre l'Espagne et la Suisse ou l'un des cinq autres pays visés à l'article 2 peuvent continuer à être utilisés dans lesdits échanges jusqu'à épuisement des stocks.

En cas d'utilisation des certificats EUR. 1 ou formulaires EUR. 2 visés au présent point, il n'y a pas lieu d'exiger l'apposition du sigle «ES» prévu aux paragraphes 2, 3 et 4.»

Article 3

Les articles suivants sont insérés dans le protocole n° 3:

«Article 25

Pour l'application des dispositions du protocole additionnel relatives aux produits originaires des îles Canaries, de Ceuta et de Melilla, le présent protocole s'applique *mutatis mutandis* sous réserve des conditions particulières définies aux articles 25^{bis} à 25^{quinquies}.

Article 25^{bis}

L'expression «Communauté» utilisée dans le présent protocole ne couvre pas les îles Canaries, ni Ceuta et Melilla. L'expression «produits originaires de la Communauté» ne couvre pas les produits originaires des îles Canaries, de Ceuta et de Melilla.

Article 25^{ter}

1. Les paragraphes qui suivent sont applicables aux lieu et place des articles 1^{er}, 2 et 3 et les références faites à ces articles s'appliquent *mutatis mutandis* au présent article.

2. Sont considérés comme:

a) produits originaires des îles Canaries, de Ceuta et Melilla:

- i) les produits entièrement obtenus aux îles Canaries, de Ceuta et Melilla;
- ii) les produits obtenus aux îles Canaries, à Ceuta et Melilla dans lesquels sont entrés des produits autres que ceux visés au point i) à condition que lesdits produits aient fait l'objet d'ouvrages ou de transformations suffisantes au sens de l'article 5 paragraphe 1. Cette condition n'est toutefois pas exigée en ce qui concerne les produits originaires, au sens du présent protocole, de Suisse, d'Islande, d'Autriche, de Finlande, de Norvège, de Suède ou de la Communauté lorsqu'ils sont soumis, aux îles Canaries, à Ceuta et Melilla, à des ouvrages ou transformations à condition que celles-ci aillent au-delà des ouvrages ou transformations insuffisantes visées à l'article 5 paragraphe 3;

b) produits originaires de Suisse:

- i) les produits entièrement obtenus en Suisse;
- ii) les produits obtenus en Suisse et dans la fabrication desquels sont entrés des produits autres que ceux visés au point i) à condition que lesdits produits aient fait l'objet d'ouvrages ou transformations suffisantes au sens de l'article 5 paragraphe 1. Cette condition n'est toutefois pas exigée en ce qui concerne les produits originaires, au sens du présent protocole, des îles Canaries, de Ceuta et Melilla, de Suisse, d'Islande, d'Autriche, de Finlande, de Norvège, de Suède ou de la Communauté lorsqu'ils sont soumis à des ouvrages ou transformations à condition que celles-ci aillent au-delà des ouvrages ou transformations insuffisantes visées à l'article 5 paragraphe 3.

3. Les îles Canaries, Ceuta et Melilla sont considéré comme un seul territoire.

4. L'exportateur ou son représentant habilité est tenu d'apposer les

mentions «Suisse» et «Îles Canaries, ou Ceuta et Melilla» dans la case 2 du certificat EUR. 1 et dans la case 1 du formulaire EUR. 2. De plus, dans le cas de «produits originaires des îles Canaries, de Ceuta et Melilla», le caractère originaire doit être indiqué dans la case 4 du certificat EUR. 1 et dans la case 8 du formulaire EUR. 2.

5. Les produits énumérés dans la liste C sont temporairement exclus du champ d'application du présent protocole. Néanmoins, les dispositions en matière de coopération administrative s'appliquent *mutatis mutandis* à ces produits.

Article 25^{quater}

Les autorités douanières espagnoles sont chargées d'assurer aux îles Canaries et à Ceuta et Melilla l'application du présent protocole.

Article 25^{quinques}

L'article 23 n'est pas d'application dans les échanges entre les îles Canaries, Ceuta et Melilla, d'une part, et la Suisse, d'autre part.»

Article 4

La présente décision entre en vigueur le 1^{er} mars 1986.

L'article 24 figurant à l'article 2 est applicable jusqu'au 31 décembre 1992.

Fait à Bruxelles, le 28 mai 1986.

Pour le Comité mixte:

Le président, C. Jagmetti

Errata

Convention de sécurité sociale entre la Confédération suisse et le Royaume du Danemark

Conclue le 5 janvier 1983 (RO 1983 1553)

Article 7

Au lieu de:

A moins que . . . lesdites personnes exercent une activité lucrative.

Lire:

A moins que . . . lesdites personnes résident ou exercent une activité lucrative.

23 octobre 1986

Chancellerie fédérale

31032

AS-1986-44 vom 11.11.1986 (S. 1831-1916)

RO-1986-44 du 11.11.1986 (p. 1831-1916)

RU-1986-44 del 11.11.1986 (p. 1831-1916)

In	Amtliche Sammlung
Dans	Recueil officiel
In	Raccolta ufficiale
Jahr	1986
Année	
Anno	
Band	1986
Volume	
Volume	
Heft	44
Cahier	
Numero	
Datum	11.11.1986
Date	
Data	
Seite	1831-1916
Page	
Pagina	
Ref. No	30 004 858

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.