DIRECTIVE DU CONSEIL

du 17 décembre 1973

concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux dispositifs de protection contre une utilisation non autorisée des véhicules à moteur

(74/61/CEE)

LE CONSEIL DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté économique européenne, et notamment son article 100,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis de l'Assemblée [1],

vu l'avis du Comité économique et social [2],

considérant que les prescriptions techniques, auxquelles doivent satisfaire les véhicules à moteur en vertu des législations nationales, concernent, entre autres, le dispositif de protection contre une utilisation non autorisée ;

considérant que ces prescriptions diffèrent d'un État membre à un autre ; qu'il en résulte la nécessité que les mêmes prescriptions soient adoptées par tous les États membres soit en complément, soit en lieu et place de leurs réglementations actuelles en vue notamment de permettre la mise en œuvre, pour chaque type de véhicule, de la procédure de réception CEE qui fait l'objet de la directive du Conseil, du 6 février 1970, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques [3] ;

considérant que, en ce qui concerne les prescriptions techniques, il est opportun de reprendre pour l'essentiel celles adoptées par la commission économique pour l'Europe de l'ONU dans son règlement n° 18 (« prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne leur protection contre une utilisation non autorisée ») [4] qui est annexé à l'accord, du 20 mars 1958, concernant l'adoption de conditions uniformes d'homologation et la reconnaissance réciproque de l'homologation des équipements et pièces de véhicules à moteur,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

On entend par véhicule, au sens de la présente directive, tout véhicule à moteur destiné à circuler sur route avec ou sans carosserie, ayant au moins quatre roues et une vitesse maximale par construction supérieure à 25 km/h, à l'exception des véhicules qui se déplacent sur rails, des tracteurs et machines agricoles, ainsi que des engins de travaux publics.

Article 2

Les États membres ne peuvent refuser la réception CEE ni la réception de portée nationale d'un véhicule pour des motifs concernant le dispositif de protection contre une utilisation non autorisée, si celui-ci répond aux prescriptions de l'annexe I.

Article 3

Les États membres ne peuvent refuser ou interdire la vente, l'immatriculation, la mise en circulation ou l'usage des véhicules pour des motifs concernant le dispositif de protection contre une utilisation non autorisée, si celui-ci répond aux prescriptions de l'annexe I.

Article 4

L'État membre qui a procédé à la réception prend les mesures nécessaires pour être informé de toute modification d'un des éléments ou d'une des caractéristiques visés à l'annexe I point 2.2. Les autorités compétentes de cet État membre apprécient s'il doit être procédé sur le véhicule modifié à de nouveaux essais accompagnés d'un nouveau procès-verbal. Au cas où il ressort des essais que les prescriptions de la pré-

---

[1] JO n° C 112 du 27. 10. 1972, p. 16.
[2] JO n° C 60 du 26. 7. 1973, p. 12.
[3] JO n° L 42 du 23. 2. 1970, p. 1.
[4] Document CEE de Genève E/ECE/324 — E/ECE/TRANS/505/Rev. Add. 17.

sente directive ne sont pas respectées, la modification n'est pas autorisée.

Article 5

Les modifications, qui sont nécessaires pour adapter les prescriptions des annexes I et II au progrès technique, sont arrêtées conformément à la procédure prévue à l'article 13 de la directive du Conseil, du 6 février 1970, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques.

Article 6

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions nécessaires pour se conformer à la présente directive, dans un délai de dix-huit mois à compter de sa notification, et en informent immédiatement la Commission.

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

Article 7

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le 17 décembre 1973.

Par le Conseil

Le président

I. NØRGAARD

ANNEXE I (1)

PRÉSENCE, DÉFINITIONS, DEMANDE DE RÉCEPTION CEE, RÉCEPTION CEE, SPÉCIFICATIONS GÉNÉRALES, SPÉCIFICATION PARTICULIÈRES

1. PRÉSENCE

Tout véhicule des catégories M1 et N1 (définies à l'annexe I de la directive du 6 février 1970) doit être muni d'un dispositif de protection contre une utilisation non autorisée. L'équipement de ce dispositif sur les véhicules des autres catégories est facultatif.

2. DÉFINITIONS

Au sens de la présente directive, on entend

(2.1.)

2.2. par « type de véhicule », en ce qui concerne sa protection contre une utilisation non autorisée, les véhicules à moteur ne présentant pas entre eux de différences essentielles, ces différences pouvant porter, notamment, sur les points suivants :

2.2.1. désignation du type de véhicule par le constructeur,

2.2.2. aménagement et construction de l'élément ou des éléments du véhicule sur lesquels agit le dispositif de protection,

2.2.3. type du dispositif de protection ;

2.3. par « dispositif de protection », l'ensemble des éléments destinés à prévenir l'utilisation non autorisée du véhicule. Le dispositif de protection est constitué par la combinaison d'un dispositif empêchant la mise en marche du moteur par la commande normale avec un des dispositifs suivants :

— dispositif agissant sur la direction,

— dispositif agissant sur la commande du changement de vitesse,

— dispositif agissant sur la transmission,

— dispositif empêchant le fonctionnement du moteur ;

2.3.1. ne sont pas considérés comme «dispositifs de protection » les dispositifs empêchant seulement le desserrage des freins du véhicule ;

(2.4.)

2.5. par « dipositif de conduite », la commande de direction, la colonne de direction et ses éléments annexes d'habillage, l'arbre de direction, le boîtier de direction, ainsi que tous les autres éléments tels que ceux destinés à contribuer à dissiper l'énergie en cas de heurt contre le volant.

3. DEMANDE DE RÉCEPTION CEE

3.1. La demande de réception d'un type de véhicule en ce qui concerne le dispositif de protection contre une utilisation non autorisée est présentée par le constructeur du véhicule ou son mandataire.

3.2. Elle est accompagnée des pièces mentionnées ci-après, en triple exemplaire, et des indications suivantes :

(1) Le texte de l'annexe est, pour l'essentiel, analogue à celui du règlement n° 18 de la commission économique pour l'Europe de l'ONU ; en particulier, les subdivisions en points sont les mêmes ; c'est pourquoi si un point du règlement n° 18 n'a pas de correspondant dans la présente directive, son numéro est indiqué pour mémoire entre parenthèses.

3.2.1. description détaillée du type de véhicule en ce qui concerne l'aménagement et la construction de la commande ou de l'organe sur lequel le dispositif de protection agit ;

3.2.2. dessins du dispositif de protection et de son montage sur le véhicule, à une échelle appropriée et suffisamment détaillée ;

3.2.3. description technique de ce dispositif.

3.3. Il doit être présenté au service technique chargé des essais de réception :

3.3.1. un véhicule, représentatif du type de véhicule à réceptionner,

3.3.2. à la demande du service technique mentionné ci-dessus, les pièces du véhicule qu'il considère comme essentielles pour les vérifications prescrites aux points 5 et 6.

4. RÉCEPTION CEE

(4.1.)

(4.2.)

4.3. Une fiche conforme au modèle figurant à l'annexe II est jointe à la fiche de réception CEE.

(4.4.)

(4.4.1.)

(4.4.2.)

(4.5.)

(4.6.)

5. SPÉCIFICATIONS GÉNÉRALES

5.1. Le dispositif de protection doit être réalisé de telle sorte qu'il soit nécessaire de le mettre hors d'action :

5.1.1. pour la mise en marche du moteur par la commande normale,

5.1.2. pour la conduite ou le déplacement du véhicule vers l'avant par ses propres moyens.

5.2. Lorsque le dispositif est en action, les parties de celui-ci qui sont nécessaires pour remplir la condition du point 5.1.2 ne doivent pas pouvoir être neutralisées par des moyens rudimentaires.

5.3. La mise en marche du moteur ne doit pouvoir être effectuée, et les exigences prévues au point 5.1 ne doivent pouvoir être satisfaites, que par l'action d'une seule clé, agissant sur une seule serrure ; sauf dans le cas prévu au point 6.1.6, la clé ne doit pas pouvoir être retirée complètement de la serrure sans que le dispositif de protection visé au point 5.1 soit entré en action ou armé.

5.4. Le dispositif de protection mentionné au point 5.1 doit être conçu de telle sorte qu'il soit impossible, rapidement et sans attirer l'attention, de l'ouvrir, de le rendre inopérant ou de le détruire.

5.5. Le dispositif de protection doit être un équipement monté à demeure sur le véhicule. Il doit être fixé de telle manière qu'une fois verrouillé, il ne puisse être démonté qu'avec des outils spéciaux, même lorsque les différentes garnitures ont été enlevées. Lorsqu'il est possible de neutraliser le dispositif de protection en enlevant certaines vis, ces vis, si elles ne sont pas indémontables, doivent être couvertes par des parties du dispositif de protection lorsqu'il est verrouillé.

5.6. La serrure doit être solidement assemblée au dispositif de protection.

5.7. Les serrures utilisées doivent comporter au moins 1 000 combinaisons différentes, c'est-à-dire qu'une clé correspondant à une combinaison déterminée ne doit pouvoir en moyenne ouvrir plus d'une serrure sur 1 000. Pour un même type de véhicule, la fréquence d'utilisation d'une combinaison déterminée doit être approximativement de 1 sur 1 000.

5.8. Les dispositifs de protection doivent être tels qu'il ne risque pas, lorsque le véhicule est en marche, de se produire des blocages accidentels pouvant compromettre la sécurité.

5.9. Si le fonctionnement du dispositif de protection nécessite l'utilisation d'une réserve d'énergie autre que celle du conducteur, elle ne doit être utilisée que pour la commande de verrouillage ou de déverrouillage dudit dispositif. Le maintien du dispositif de protection en position doit être assuré par des moyens purement mécaniques.

5.10. Le dispositif de protection peut comporter un dispositif d'alarme externe complémentaire acoustique mis en action en cas de tentative pour ouvrir le dispositif, de le rendre inopérant par un moyen autre que la clé normalement prévue ou de le détruire : les signaux émis doivent être brefs et s'interrompre automatiquement après 30 secondes au plus pour ne reprendre que lors d'une nouvelle mise en action. En outre, le signal doit être émis par l'avertisseur normalement monté sur le véhicule.

(5.10.1.)

(5.10.2.)

6. SPÉCIFICATIONS PARTICULIÈRES

En plus des spécifications générales prévues au point 5, si le dipositif de protection est l'un des types agissant soit sur la direction, soit sur la transmission, soit sur la commande du changement de vitesse, il doit satisfaire aux conditions particulières prévues ci-après pour ces types d'appareils.

6.1. **Dispositif de protection agissant sur la direction**

6.1.1. Le dispositif de protection agissant sur la direction doit bloquer celle-ci.

6.1.2. Il ne doit pas pouvoir se produire de blocage accidentel de la direction lorsque la clé est dans la serrure du dispositif de protection, même si le dispositif empêchant la mise en marche du moteur est en action ou armé.

6.1.3. Le contact d'allumage des véhicules à moteur à essence ne doit pouvoir être mis, et la mise en marche des véhicules à moteur diesel par la commande normale ne doit pouvoir se faire, qu'après déverrouillage d'un verrou agissant sur la direction.

6.1.4. Lorsque le dispositif de protection est armé, en aucun cas il ne doit être possible d'empêcher l'enclenchement du pêne d'un verrou.

6.1.5. La profondeur d'enclenchement du pêne du verrou doit être suffisante pour garantir l'efficacité du dispositif de protection, même après un certain degré d'usure.

6.1.6. Lorsque le dispositif de protection comporte une position autre que celle qui assure le verrouillage de la direction et dans laquelle la clé peut être retirée, il doit être conçu de telle sorte que la manœuvre consistant à atteindre cette position et à retirer la clé ne puisse être effectuée par inadvertance.

6.1.7. Le dispositif de protection doit pouvoir résister, sans détérioration du dispositif de conduite susceptible de compromettre la sécurité, à l'application, dans les deux sens et dans des conditions statiques, d'un couple de 19,6 mdaN, dont le moment est parallèle à l'axe de l'arbre de direction.

6.2. **Dispositif de protection agissant sur la transmission**

Le dispositif de protection agissant sur la transmission doit empêcher la rotation des roues motrices du véhicule.

6.3. **Dispositif de protection agissant sur la commande du changement de vitesse**

6.3.1. Le dispositif de protection agissant sur la commande du changement de vitesse doit pouvoir empêcher tout changement de vitesse.

6.3.2. Sur les boîtes de vitesse manuelles, le levier de vitesse ne doit pouvoir être verrouillé que dans les positions suivantes : marche arrière plus point mort ou marche arrière seule.

6.3.3. Sur les boîtes de vitesse automatiques, le verrouillage ne doit pouvoir se faire qu'en position « parc » ; un verrouillage supplémentaire en position « neutre » est admis.

(7.)

(8.)

(9.)

(10.)

(11.)

ANNEXE II

Indication de l'administration

MODÈLE

COMMUNICATION CONCERNANT LA RÉCEPTION

(ou le refus ou le retrait d'une réception d'un type de véhicule à moteur en ce qui concerne la protection contre une utilisation non autorisée)

N° de réception : .....

1. Marque de fabrique ou de commerce du véhicule à moteur : .....
2. Type du véhicule : .....
3. Nom et adresse du constructeur : .....
4. Le cas échéant, nom et adresse du mandataire du constructeur : .....

   .....
5. Description sommaire du dispositif de protection, de son montage et de l'élément du véhicule sur lequel il agit, en plus de la mise en marche du moteur (direction/commande du changement de vitesse/transmission/empêchant le fonctionnement du moteur (1)) : .....

   .....

   .....
6. Le véhicule est muni d'un dispositif d'alarme acoustique complémentaire du type suivant : ..

   .....
7. Véhicule présenté à la réception le : .....
8. Service technique chargé des essais de réception : .....
9. Date du procès-verbal délivré par ce service : .....
10. Numéro du procès-verbal délivré par ce service : .....
11. La réception en ce qui concerne la protection est accordée/refusée (1) : .....
12. Lieu : .....
13. Date : .....
14. Signature : .....
15. Sont annexées à la présente communication les pièces suivantes qui portent le numéro de réception indiqué ci-dessus :

    ..... dessins, schémas et plans du dispositif de protection, de son montage et des éléments du véhicule sur lesquels il agit :

    ..... photographies du dispositif de protection et des autres éléments intéressant la protection du véhicule contre son utilisation non autorisée.

(1) Rayer le mention qui ne convient pas.