Règlement nº 73 de la Commission économique des Nations unies pour l'Europe (CEE/NU) — Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules utilitaires, des remorques et des semi-remorques, en ce qui concerne leur protection latérale (*)

1. DOMAINE D'APPLICATION

Le présent Règlement s'applique à la protection latérale des véhicules complets des catégories N_2, N_3, O_3 et O_4 ([1]). Il ne s'applique pas:

— aux tracteurs des véhicules articulés;

— aux remorques spécialement conçues et construites pour le transport de très longues charges indivisibles, telles que les grumes, fers, etc.;

— aux véhicules conçus et construits pour des usages spéciaux, sur lesquels il n'est pas possible, pour des raisons pratiques, d'installer cette protection latérale.

2. OBJET

Les véhicules visés par le présent Règlement doivent être construits et/ou équipés de manière à offrir aux usagers non protégés de la route une protection efficace contre le risque de tomber sous une partie latérale du véhicule et de passer sous les roues ([2]).

3. DÉFINITIONS

3.1. Au sens du présent Règlement, on entend:

3.1.1. par «homologation du véhicule», l'homologation d'un type de véhicule complet en ce qui concerne la protection latérale;

3.1.2. par «type de véhicule», des véhicules ne différant pas entre eux quant aux points essentiels, tels que la largeur de l'essieu arrière, la largeur hors tout, les dimensions, la forme et les matériaux de la partie latérale du véhicule (y compris la cabine) et les caractéristiques de la suspension, dans la mesure où ils ont une incidence sur les exigences formulées au paragraphe 7 du présent Règlement;

3.1.3. par «masse maximale», la masse maximale techniquement admissible, déclarée par le constructeur (cette masse peut être supérieure à la «masse maximale» autorisée par l'administration nationale);

3.1.4. par «masse à vide», la masse du véhicule en ordre de marche, non occupé et non chargé mais complet avec carburant, réfrigérant, lubrifiant, outillage et roue de secours si elle est fournie par le fabricant du véhicule comme équipement standard;

3.1.5. par «usagers de la route non protégés», les piétons, cyclistes et motocyclistes se déplaçant sur la route de telle manière qu'ils risquent de tomber sous une partie latérale du véhicule et de passer sous les roues.

4. DEMANDE D'HOMOLOGATION

4.1. La demande d'homologation d'un type de véhicule en ce qui concerne la protection latérale est présentée par le constructeur du véhicule ou son représentant dûment accrédité.

(*) Publication conformément à l'article 4, paragraphe 5, de la Décision du Conseil 97/836/CE du 27 novembre 1997 (JO L 346 du 17.12.1997, p. 78).

([1]) Voir l'annexe 3: classification des véhicules.

([2]) Le présent Règlement n'empêche aucun pays d'appliquer d'autres prescriptions pour les parties du véhicule en avant des roues avant et en arrière des roues arrière.

4.2. Elle doit être accompagnée des pièces mentionnées ci-après, en triple exemplaire, et des informations suivantes:

4.2.1. description détaillée du type de véhicule en ce qui concerne sa structure, ses dimensions, sa forme et les matériaux constitutifs, dans la mesure où ces informations sont nécessaires aux fins du présent Règlement;

4.2.2. dessins du véhicule représentant le type de véhicule vu en élévation latérale et arrière, et détails de construction des parties latérales de la structure;

4.2.3. description détaillée du dispositif spécial de protection latérale: dimensions, forme, matériaux constitutifs et position sur le véhicule.

4.3. Un véhicule représentatif du type à homologuer doit être présenté au service technique chargé de contrôler les spécifications techniques.

4.3.1. Un véhicule ne comportant pas tous les éléments du type peut être accepté pour homologation, à condition qu'il puisse être prouvé que l'absence des éléments en question n'a pas d'effet préjudiciable sur les résultats de l'homologation en ce qui concerne les exigences énoncées dans le présent Règlement.

4.3.2. Il incombe au demandeur de l'homologation de prouver que l'acceptation des variantes visées au paragraphe 4.3.1 est compatible avec la conformité aux prescriptions du présent Règlement.

4.3.3. L'autorité compétente doit vérifier l'existence de dispositions satisfaisantes pour assurer un contrôle efficace de la qualité de la conformité de production avant que soit accordée l'homologation du type.

5. HOMOLOGATION

5.1. Si le véhicule présenté à l'homologation en application du présent Règlement satisfait aux prescriptions des paragraphes 6 et 7 ci-après, l'homologation pour ce type de véhicule est accordée.

5.2. Chaque homologation comporte l'attribution d'un numéro d'homologation dont les deux premiers chiffres (actuellement, 00 pour le Règlement dans sa forme originale) indiquent la série d'amendements englobant les plus récentes modifications techniques majeures apportées au Règlement à la date de délivrance de l'homologation. Une même Partie contractante ne peut pas attribuer ce numéro à un autre type de véhicule.

5.3. L'homologation, le refus d'homologation ou l'extension de l'homologation d'un type de véhicule en application du présent Règlement est communiqué aux Parties à l'Accord appliquant le présent Règlement au moyen d'une fiche conforme au modèle visé à l'annexe 1 du présent Règlement.

5.4. Sur tout véhicule conforme à un type de véhicule homologué en application du présent Règlement, il est apposé de manière visible, en un endroit aisé d'accès et indiqué sur la fiche d'homologation, une marque d'homologation internationale composée:

5.4.1. d'un cercle à l'intérieur duquel est placée la lettre «E», suivie du numéro distinctif du pays qui a accordé l'homologation ([1]);

5.4.2. du numéro du présent Règlement, suivie de la lettre «R», d'un tiret et du numéro d'homologation, placé à droite du cercle prévu au paragraphe 5.4.1.

([1]) Un pour la République fédérale d'Allemagne, 2 pour la France, 3 pour l'Italie, 4 pour les Pays-Bas, 5 pour la Suède, 6 pour la Belgique, 7 pour la Hongrie, 8 pour la Tchécoslovaquie, 9 pour l'Espagne, 10 pour la Yougoslavie, 11 pour le Royaume-Uni, 12 pour l'Autriche, 13 pour le Luxembourg, 14 pour la Suisse, 15 pour la République démocratique allemande, 16 pour la Norvège, 17 pour la Finlande, 18 pour le Danemark, 19 pour la Roumanie, 20 pour la Pologne, 21 pour le Portugal et 22 pour l'Union des Républiques socialistes soviétiques; les chiffres suivants sont attribués aux autres pays selon l'ordre chronologique de leur ratification de l'Accord concernant l'adoption de conditions uniformes d'homologation et la reconnaissance réciproque de l'homologation des équipements et pièces de véhicules à moteur ou de leur adhésion à cet Accord; les chiffres ainsi attribués sont communiqués par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations unies aux Parties contractantes à l'Accord.

5.5. Si, en application d'un ou de plusieurs autres Règlements joints en annexe à l'Accord, le véhicule est conforme à un type de véhicule homologué dans le pays même qui a accordé l'homologation en application du présent Règlement, il n'est pas nécessaire de répéter le symbole prescrit au paragraphe 5.4.1; en pareil cas, les numéros de règlement et d'homologation et les symboles additionnels pour tous les Règlements pour lesquels l'homologation a été accordée dans le pays qui a accordé l'homologation en application du présent Règlement sont inscrits l'un au-dessous de l'autre à droite du symbole prescrit au paragraphe 5.4.1.

5.6. La marque d'homologation doit être nettement lisible et indélébile.

5.7. La marque d'homologation est placée sur la plaque signalétique du véhicule apposée par le constructeur, ou à proximité.

5.8. L'annexe 2 au présent Règlement donne des exemples de marques d'homologation.

6. PRESCRIPTIONS

6.1. *Prescriptions générales*

6.1.1. Les véhicules des catégories N_2, N_3, 0_3 et 0_4 doivent être construits et équipés de façon à offrir sur toute leur longueur une protection efficace aux usagers de la route non protégés contre le risque de tomber sous une partie latérale du véhicule et de passer sous les roues. Cette condition est considérée remplie:

6.1.1.1. si le véhicule est équipé d'un dispositif spécial de protection latérale conforme aux prescriptions du paragraphe 7; ou

6.1.1.2. si le véhicule est conçu et/ou équipé sur le côté de telle manière que, compte tenu de leur forme et de leurs caractéristiques, ses éléments puissent être incorporés et/ou considérés comme remplaçant le dispositif de protection latérale. Les éléments qui, par leur fonction combinée, satisfont aux exigences formulées dans le paragraphe 7 sont considérés comme constituant un dispositif de protection latérale.

6.2. *Position du véhicule pendant les essais*

Pour l'essai de conformité aux spécifications techniques énoncées au paragraphe 7 ci-après, le véhicule doit être placé comme suit:

— sur une surface horizontale et plane;

— les roues commandées par le volant de direction dans la position droite;

— à vide;

— les semi-remorques sur leur béquille, dans une position sensiblement horizontale.

7. SPÉCIFICATIONS TECHNIQUES POUR LES DISPOSITIFS DE PROTECTION LATÉRALE

7.1. Le dispositif de protection latérale ne doit pas accroître la largeur hors tout du véhicule, et la partie principale de sa face externe ne doit pas être en retrait de plus de 120 mm par rapport au plan le plus extérieur (largeur maximale) du véhicule. Son extrémité avant peut être, sur certains véhicules, incurvée vers l'intérieur conformément aux paragraphes 7.4.3 et 7.4.4 ci-dessous. Son extrémité arrière ne doit pas être en retrait de plus de 30 mm par rapport au flanc des pneumatiques arrière situé le plus à l'extérieur (non compris tout renflement des pneus à proximité du sol) sur une distance en bout d'au moins 250 mm.

7.2. La face externe du dispositif doit être lisse et, autant que possible, continue de l'avant vers l'arrière; les parties adjacentes peuvent toutefois se chevaucher, à condition que l'arête de chevauchement soit tournée vers l'arrière ou vers le bas, ou un espace libre de 25 mm de long au plus peut être ménagé, à condition que la partie arrière ne soit pas en saillie sur la partie avant; les têtes arrondies des boulons ou rivets ne doivent pas être en saillie de plus de 10 mm par rapport à la surface, et d'autres éléments peuvent être en saillie dans la même limite à condition d'être lisses et également arrondis; tous les bords et coins externes doivent faire des arrondis d'un rayon d'au moins 2,5 mm;

7.3. Le dispositif peut être constitué d'une surface plane continue ou d'un ou de plusieurs longerons horizontaux, ou d'une combinaison des deux; lorsqu'il s'agit de longerons, ils ne doivent être distants de plus de 300 mm et doivent avoir une hauteur minimale de:

— 50 mm pour les catégories de véhicules N_2 et O_3;

— 100 mm et être sensiblement planes pour les catérogies de véhicules N_3 et O_4;

les combinaisons surfaces/longerons doivent constituer une protection latérale pratiquement continue, sous réserve toutefois des dispositions du paragraphe 7.2.

7.4. Le bord avant du dispositif de protection latérale doit être construit comme suit:

7.4.1. Il doit se trouver:

7.4.1.1. sur un véhicule automobile: à 300 mm au plus en arrière du plan vertical perpendiculaire au plan longitudinal du véhicule et tangent à la surface externe du pneumatique de la roue située immédiatement devant le dispositif;

7.4.1.2. sur une remorque à timon: à 500 mm au plus en arrière du plan défini au paragraphe 7.4.1.1;

7.4.1.3. sur une semi-remorque: à 250 mm au plus en arrière du plan transversal médian de la béquille, s'il y en a une, mais dans aucun cas, la distance entre le bord avant et le plan transversal passant à travers l'axe du pivot d'attelage dans sa position la plus en arrière ne doit dépasser 2,7 m.

7.4.2. Lorsque le bord avant se trouve dans un espace libre par ailleurs, il doit consister en un élément vertical continu couvrant toute la hauteur de la protection latérale; les faces externe et avant de cet élément doivent mesurer vers l'arrière au moins:

— 50 mm pour les catégories de véhicules N_2 et O_3;

— 100 mm pour les catégories de véhicules N_3 et O_4;

et être incurvées de 100 mm vers l'intérieur.

7.4.3. Sur un véhicule automobile où la cote de 300 mm définie au paragraphe 7.4.1.1 tombe dans le plan de la cabine, la protection latérale doit être construite de façon à ce que l'espace vide entre son bord avant et les panneaux de la cabine ne dépasse pas 100 mm, et, si nécessaire, être incurvée vers l'intérieur selon un angle ne dépassant pas 45°. Dans ce cas les prescriptions du paragraphe 7.4.2 ne sont pas applicables.

7.4.4. Sur un véhicule automobile où la cote de 300 mm définie au paragraphe 7.4.1.1 tombe derrière la cabine et où la protection latérale est au gré du constructeur, prolongée vers l'avant de façon à être à moins de 100 mm de la cabine, il doit être satisfait aux prescriptions du paragraphe 7.4.3.

7.5. Le bord arrière de la protection latérale ne doit pas se trouver à plus de 300 mm en avant du plan vertical, perpendiculaire au plan longitudinal du véhicule et tangent à la surface externe du pneumatique de la roue située immédiatement en arrière; il n'est pas prescrit d'élément vertical continu pour le bord arrière.

7.6. Le bord inférieur de la protection latérale ne doit en aucun point être situé à plus de 550 mm au-dessus du sol.

7.7. Le bord supérieur de la protection latérale ne doit pas être situé à plus de 350 mm au-dessous de la partie de la structure du véhicule par où passe un plan vertical tangentiel à la face externe des pneumatiques, à l'exclusion de tout renflement proche du sol — ou en contact avec ce plan —, sauf dans les cas suivants:

7.7.1. Quand le plan spécifié au paragraphe 7.7 ne passe pas par la structure du véhicule, le bord supérieur doit être au niveau de la surface de la plate-forme de chargement ou à 950 mm du sol, si cette distance est moins grande.

7.7.2. Quand le plan spécifié au paragraphe 7.7 passe par la structure du véhicule à un niveau supérieur à 1,3 m au-dessus du sol, le bord supérieur de la protection latérale doit être situé à au moins 950 mm au-dessus du sol.

7.7.3. Sur un véhicule spécialement conçu et construit, et non simplement adapté, pour le transport d'un conteneur ou d'une caisse démontable, le bord supérieur de la protection latérale peut être déterminé conformément aux paragraphes 7.7.1 et 7.7.2 ci-dessus, le conteneur ou la caisse étant considéré comme faisant partie du véhicule.

7.8. La protection latérale doit être essentiellement rigide, fixée solidement (elle ne doit pas être susceptible de se desserrer en raison des vibrations produites par l'usage normal du véhicule) et, sauf s'il s'agit d'éléments énumérés au paragraphe 7.9, fabriquée en métal ou en un autre matériau approprié. La protection latérale est considérée comme appropriée si elle peut supporter une force statique horizontale de 1 kN appliquée perpendiculairement à toute partie de sa face externe par le centre d'un bélier de section circulaire et plate, d'un diamètre de 220 mm ± 10 mm, et si la déformation du dispositif en charge ne dépasse pas alors:

— 30 mm sur les 250 mm le plus à l'arrière de la protection, et

— 150 mm sur le reste de la protection.

Le respect de cette prescription peut être vérifié par calcul.

7.9. Les éléments fixés à demeure sur le véhicule, par exemple les roues de secours, le compartiment des batteries d'accumulateurs, les réservoirs d'air, les réservoirs de carburant, les feux, les dispositifs réfléchissants et les boîtes à outils, peuvent être intégrés à la protection latérale à condition de correspondre aux dimensions prescrites dans le présent Règlement. Les dispositions du paragraphe 7.2 s'appliquent aux espaces libres entre les dispositifs de protection et les éléments fixés à demeure.

7.10. La protection ne peut pas être utilisée pour fixer des conduites du circuit de freinage, des conduites d'air ou hydrauliques.

8. DÉROGATIONS

8.1. Par dérogation aux prescriptions ci-dessus, les véhicules des types ci-après n'ont à satisfaire qu'aux prescriptions indiquées dans chaque cas particulier:

8.1.1. Une remorque extensible doit satisfaire à toutes les prescriptions du paragraphe 7 lorsqu'elle est ramenée à sa longueur minimale, mais, lorsqu'elle se trouve en extension, la protection latérale doit être conforme aux dispositions des paragraphes 7.6, 7.7 et 7.8 et à celles des paragraphes 7.4 ou 7.5, mais non nécessairement aux deux; l'extension de la remorque ne doit pas créer d'espaces libres sur la longueur des dispositifs de protection latérale;

8.1.2. Un camion-citerne, c'est-à-dire un véhicule conçu uniquement pour le transport d'un fluide dans une citerne fermée, fixée à demeure au véhicule et munie de tuyaux ou raccordements pour le chargement ou le déchargement, doit être muni d'une protection latérale qui satisfasse dans toute la mesure possible à toutes les prescriptions du paragraphe 7; il ne peut être dérogé au respect rigoureux de ces dispositions que lorsque les conditions d'utilisation l'exigent.

8.1.3. Sur un véhicule muni de béquilles extensibles destinées à renforcer sa stabilité au cours du chargement, du déchargement ou des autres opérations pour lesquelles il a été conçu, des espaces libres supplémentaires peuvent être ménagés dans la protection latérale lorsqu'ils sont nécessaires pour permettre l'extension des béquilles.

8.1.4. Sur un véhicule équipé de point d'arrimage pour le transport ro/ro, des espaces libres devront permettre le passage et la tension des élingues.

8.2. Si les parties latérales du véhicule sont conçues et/ou équipées de manière qu'en raison de leur forme et de leurs caractéristiques l'ensemble de leurs éléments constitutifs satisfasse aux prescriptions du paragraphe 7, elles peuvent être considérées comme remplaçant la protection latérale.

9. MODIFICATIONS DU TYPE DE VÉHICULE ET EXTENSION DE L'HOMOLOGATION

9.1. Toute modification du type de véhicule est portée à la connaissance du service administratif qui a accordé l'homologation du type de ce véhicule. Ce service peut alors:

9.1.1. soit considérer que les modifications apportées ne risquent pas d'avoir de conséquence défavorable sensible, et qu'en tout cas ce véhicule satisfait encore aux prescriptions;

9.1.2. soit demander un nouveau procès-verbal au service technique chargé des essais.

9.2. La confirmation de l'homologation ou le refus de l'homologation, avec indication des modifications, est notifié aux Parties à l'Accord appliquant le présent Règlement par la procédure indiquée au paragraphe 5.3 ci-dessus.

9.3. L'autorité compétente ayant délivré l'extension de l'homologation attribue un numéro de série à chaque fiche de communication établie pour ladite extension.

10. CONFORMITÉ DE LA PRODUCTION

10.1. Les véhicules homologués conformément au présent Règlement doivent être construits de manière à être conformes au type homologué, en satisfaisant aux prescriptions énoncées au paragraphe 6 ci-dessus.

10.2. Afin de vérifier que les conditions du paragraphe 7 sont respectées, on doit procéder aux contrôles appropriés de la production. Par contrôles appropriés, on entend la vérification des dimensions du produit, ainsi que l'existence de moyens d'assurer le contrôle effectif de la qualité des produits.

10.3. Le détenteur de l'homologation doit en particulier:

10.3.1. avoir accès aux appareils nécessaires pour contrôler la conformité de chaque type homologué;

10.3.2. s'assurer que les données relatives aux résultats des essais sont enregistrées et que les documents annexés restent disponibles pendant une période à déterminer en accord avec le service administratif;

10.3.3. analyser les résultats de chaque type d'essai afin de vérifier et d'assurer la stabilité des caractéristiques du produit, compte tenu des variations que subit une production industrielle.

10.4. L'autorité compétente qui a délivré l'homologation pour le type de véhicule peut à tout moment vérifier les méthodes de contrôle de la conformité applicables à chaque unité de production.

10.5. Normalement, l'autorité compétente autorise une inspection tous les deux ans. Si, lors d'une de ces visites, des résultats négatifs sont enregistrés, elle doit s'assurer que toutes les mesures sont prises pour rétablir au plus vite la conformité de la production.

11. SANCTIONS POUR NON-CONFORMITÉ DE LA PRODUCTION

11.1. L'homologation délivrée pour un type de véhicule en application du présent Règlement peut être retirée si les prescriptions énoncées aux paragraphes 6 et 7 ci-dessus ne sont pas respectées.

11.2. Si une Partie à l'Accord appliquant le présent Règlement retire une homologation qu'elle avait précédemment accordée, elle en informe aussitôt les autres Parties contractantes appliquant le présent Règlement, au moyen d'une copie de la fiche d'homologation portant à la fin, en gros caractères, la mention «HOMOLOGATION RETIRÉE» signée et datée.

12. ARRÊT DÉFINITIF DE LA PRODUCTION

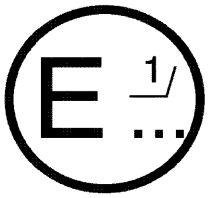
Si le détenteur d'une homologation cesse définitivement la fabrication d'un type de véhicule homologué conformément au présent Règlement, il en informe l'autorité ayant délivré l'homologation, qui, à son tour, avise les autres Parties à l'Accord appliquant le présent Règlement, au moyen d'une copie de la fiche d'homologation portant à la fin, en gros caractères, la mention «PRODUCTION ARRÊTÉE» signée et datée.

13. NOM ET ADRESSE DES SERVICES TECHNIQUES CHARGÉS DES ESSAIS D'HOMOLOGATION ET DES SERVICES ADMINISTRATIFS

Les Parties à l'Accord appliquant le présent Règlement communiquent au Secrétariat de l'Organisation des Nations unies le nom et l'adresse des services techniques chargés des essais d'homologation et des services administratifs qui délivrent l'homologation et auxquels doivent être renvoyées les fiches d'homologation, d'extension, de refus ou de retrait d'homologation émises dans les autres pays.

ANNEXE 1

[Format maximal: A4 (210 × 297 mm)]



([1]) .....

.....

.....

Communication concernant:

— l'homologation

— le refus d'homologation

— l'extension d'homologation

— le retrait d'homologation

— l'arrêt définitif de la production ([2])

d'un type de véhicule en ce qui concerne sa protection latérale, en application du Règlement n° 73

N° d'homologation ..... Extension n° .....

1. Marque de fabrique ou de commerce du véhicule: .....

2. Type du véhicule: .....

3. Nom et adresse du constructeur: .....

4. Le cas échéant, nom et adresse du représentant du consctructeur: .....

5. Description sommaire du type de véhicule en ce qui concerne sa structure, ses dimensions, sa forme et ses matériaux constitutifs: .....

   .....

6. Description sommaire des dispositifs de protection en ce qui concerne leur forme, leurs dimensions et leurs matériaux constitutifs: .....

   .....

7. Masse maximale: .....

8. Valeur de la force appliquée au cours de l'essai (voir paragraphe 7.8) (mesurée ou calculée): .....

9. Véhicule présenté à l'homologation le: .....

10. Service technique chargé des essais d'homologation: .....

([1]) Nom de l'administration.

([2]) Biffer les mentions inutiles.

11. Date du procès-verbal émis par ce service: .....

12. Numéro du procès-verbal émis par ce service: .....

13. Homologation accordée/refusée/étendue/retirée [1]

14. Emplacement sur le véhicule, de la marque d'homologation: .....

15. Lieu: .....

16. Date: .....

17. Signature: .....

18. Les pièces suivantes, qui portent le numéro d'homologation indiqué ci-dessus peuvent être obtenues sur demande:

.....

.....

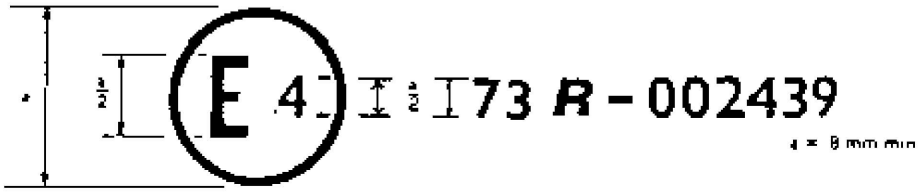
[1] Biffer les mentions inutiles.

ANNEXE 2

EXEMPLES DE MARQUES D'HOMOLOGATION

Modèle A

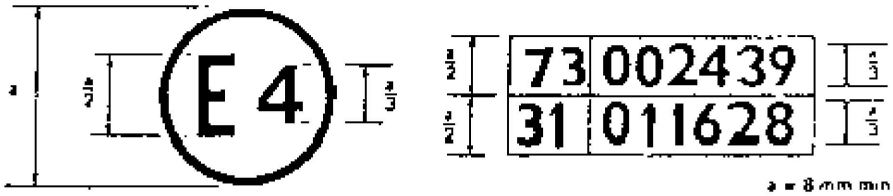
(voir le paragraphe 5.4 du présent Règlement)



La marque d'homologation ci-dessus, apposée sur un véhicule, indique que le type de ce véhicule a été homologué aux Pays-Bas (E 4), en ce qui concerne la protection latérale, en application du Règlement nº 73 et sous le numéro d'homologation 002439. Les deux premiers chiffres du numéro d'homologation signifient que l'homologation a été délivrée conformément aux prescriptions du Règlement nº 73 sous sa forme originale.

Modèle B

(voir le paragraphe 5.5 du présent Règlement)



La marque d'homologation ci-dessus, apposée sur un véhicule, indique que le type de ce véhicule a été homologué aux Pays-Bas (E 4), en application des Règlements nºs 73 et 31 ([1]). Les deux premiers chiffres des numéros d'homologation signifient qu'aux dates où les homologations respectives ont été délivrées, le Règlement nº 73 n'avait pas encore été modifié, alors que le Règlement nº 31 comprenait déjà la série 01 d'amendements.

([1]) Le second numéro n'est donné qu'à titre d'exemple.

ANNEXE 3

CLASSIFICATION DES VÉHICULES [1]

1. *Catégorie N*: *Véhicules à moteur affectés au transport de marchandises et ayant soit au moins quatre roues, soit trois roues et une masse maximale excédant 1 tonne*

1.1. Catégorie N_2: Véhicules affectés au transport de marchandises, ayant une masse maximale excédant 3,5 tonnes mais n'excédant pas 12 tonnes.

1.2. Catégorie N_3: Véhicules affectés au transport de marchandises, ayant une masse maximale excédant 12 tonnes.

2. *Catégorie O*: *Remorques (y compris les semi-remorques)*

2.1. Catégorie O_3: Remorques ayant une masse maximale excédant 3,5 tonnes mais n'excédant pas 10 tonnes.

2.2. Catégorie O_4: Remorques ayant une masse maximale excédant 10 tonnes.

3. *Remarques*

3.1. En ce qui concerne la catégorie N

3.1.1. Sont assimilés à des marchandises au sens du paragraphe 1 ci-dessus les appareillages et installations sur certains véhicules spéciaux non destinés au transport de personnes (véhicules grues, véhicules ateliers, véhicules publicitaires, etc.).

3.2. En ce qui concerne la catégorie O

3.2.1. Dans le cas d'une semi-remorque, la masse maximale dont il doit être tenu compte pour la classification du véhicule est la masse transmise au sol par l'essieu ou les essieux de la semi-remorque attelée au tracteur et portant sa charge maximale.

[1] Conformément au paragraphe 5.2 du Règlement n° 13.