Journal officiel
de l'Union européenne

FR
Série L

2024/883

22.3.2024

RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2024/883 DE LA COMMISSION

du 21 mars 2024

modifiant le règlement d'exécution (UE) 2021/535 en ce qui concerne le deuxième emplacement pour la plaque d'immatriculation arrière et la masse des systèmes de stockage d'énergie, et corrigeant ledit règlement

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le règlement (UE) 2019/2144 du Parlement européen et du Conseil du 27 novembre 2019 relatif aux prescriptions applicables à la réception par type des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, en ce qui concerne leur sécurité générale et la protection des occupants des véhicules et des usagers vulnérables de la route, modifiant le règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant les règlements (CE) nº 78/2009, (CE) nº 79/2009 et (CE) nº 661/2009 du Parlement européen et du Conseil et les règlements (CE) nº 631/2009, (UE) nº 406/2010, (UE) nº 672/2010, (UE) nº 1003/2010, (UE) nº 1005/2010, (UE) nº 1008/2010, (UE) nº 1009/2010, (UE) nº 19/2011, (UE) nº 109/2011, (UE) nº 458/2011, (UE) nº 65/2012, (UE) nº 130/2012, (UE) nº 347/2012, (UE) nº 351/2012, (UE) nº 1230/2012 et (UE) 2015/166 de la Commission ([1]), et notamment son article 4, paragraphe 7, et son article 10, paragraphe 3,

considérant ce qui suit:

(1) Le règlement d'exécution (UE) 2021/535 de la Commission ([2]) prévoit des règles concernant des procédures uniformes et des spécifications techniques pour la réception par type des véhicules et de certains systèmes, composants et entités techniques distinctes en ce qui concerne leur sécurité générale. Dans ce contexte, le règlement d'exécution (UE) 2021/535 introduit une prescription technique relative à un deuxième emplacement pour la plaque d'immatriculation arrière des remorques. Toutefois, il faut plus de temps pour permettre aux constructeurs de s'adapter à cette nouvelle prescription en ce qui concerne l'espace de montage et de fixation des deuxièmes plaques d'immatriculation arrière pour les véhicules des catégories O_3 et O_4. Par conséquent, les dispositions transitoires du règlement d'exécution (UE) 2021/535 doivent être modifiées afin de garantir que ces prescriptions s'appliqueront d'abord aux nouveaux types de véhicules. En outre, les véhicules de catégorie O_2 devraient être exemptés de cette prescription en raison des restrictions de conception et du manque d'espace.

(2) Il convient de prévoir des règles pour le marquage du numéro d'identification du véhicule (VIN) sur le véhicule et pour garantir la traçabilité du véhicule au moyen du VIN.

(3) Il convient également de prévoir une certaine souplesse dans le positionnement de la plaque d'immatriculation avant afin de tenir compte d'éventuelles contraintes techniques et de conception en ce qui concerne les capteurs, radars et caméras à installer devant les véhicules pour les systèmes de sécurité prévus par le règlement (UE) 2019/2144.

(4) Il est nécessaire de compléter les prescriptions techniques applicables aux dispositifs de lave-glace afin de tenir compte des cas où ces systèmes comportent une fonction permettant d'atténuer les pressions excessives lorsque les gicleurs sont obstrués.

(5) Il convient également d'optimiser les procédures d'essai des systèmes de dégivrage et de désembuage du pare-brise en assurant une séquence plus efficace des activités dans l'enceinte d'essai et des flexibilités dans le choix du dégraisseur, tout en garantissant de meilleures conditions de santé et de travail aux personnes effectuant les essais.

([1]) JO L 325 du 16.12.2019, p. 1.

([2]) Règlement d'exécution (UE) 2021/535 de la Commission du 31 mars 2021 établissant des règles relatives à l'application du règlement (UE) 2019/2144 du Parlement européen et du Conseil eu égard aux procédures uniformes et aux spécifications techniques pour la réception par type des véhicules, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, en ce qui concerne leurs caractéristiques générales de construction et leur sécurité (JO L 117 du 6.4.2021, p. 1).

(6) Il est nécessaire de prévoir des règles relatives à la capacité de remorquage des véhicules à moteur échoués afin de garantir qu'ils puissent être retirés de la route en toute sécurité lorsqu'ils font obstacle à la circulation routière. En outre, des dispositions transitoires doivent être prévues pour garantir que les nouvelles prescriptions relatives à la capacité de remorquage s'appliqueront d'abord aux nouveaux types de véhicules.

(7) La masse supplémentaire des systèmes spécifiques de stockage d'énergie appliqués dans les véhicules à émissions nulles peut entraîner une masse de référence de ces véhicules supérieure à celle des véhicules conventionnels similaires. La masse de référence excédentaire doit être prise en compte pour permettre aux véhicules à émissions nulles de catégorie N qui, autrement, ne relèveraient pas du champ d'application du règlement (UE) 2019/631 du Parlement européen et du Conseil ([3]) d'être pris en considération pour le calcul des émissions spécifiques moyennes des véhicules N1 pour les constructeurs concernés à partir du 1er janvier 2025. Par conséquent, il convient d'établir une prescription pour l'inclusion d'un enregistrement formel de la masse du système de stockage de l'énergie dans le certificat de conformité, qui doit être mis à disposition dans le cadre des données de surveillance du CO_2.

(8) Après de la date d'application du règlement d'exécution (UE) 2021/535, certaines erreurs ont été détectées sous la forme de références incorrectes.

(9) Il convient donc de modifier et de rectifier le règlement d'exécution (UE) 2021/535 en conséquence.

(10) Afin de permettre aux constructeurs et aux autorités compétentes en matière de réception des États membres de procéder aux adaptations nécessaires et de se préparer à l'application des prescriptions relatives à la masse des systèmes de stockage d'énergie des véhicules à émissions nulles, la date d'application des dispositions respectives du présent règlement devrait être reportée et alignée sur la date fixée dans le règlement (UE) 2019/631.

(11) Les mesures prévues par le présent règlement sont conformes à l'avis du comité technique pour les véhicules à moteur,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Modifications du règlement d'exécution (UE) 2021/535

Le règlement d'exécution (UE) 2021/535 est modifié comme suit:

1) L'article 12 est modifié comme suit:

a) le paragraphe 3 *bis* suivant est inséré:

«3 *bis*. Avec effet au 7 juillet 2024, les autorités compétentes en matière de réception par type refusent d'accorder la réception UE par type aux nouveaux types de véhicules, en ce qui concerne l'emplacement pour le montage et la fixation de la deuxième plaque d'immatriculation arrière pour les catégories de véhicules O_3 et O_4, qui ne sont pas conformes aux spécifications techniques énoncées dans l'annexe III, partie 2, en ce qui concerne les prescriptions respectives énumérées à l'annexe II du règlement (UE) 2019/2144.»;

b) le paragraphe 4 est remplacé par le texte suivant:

«4. Avec effet au 7 juillet 2026, les autorités nationales refusent, pour des motifs concernant l'emplacement pour le montage et la fixation des plaques d'immatriculation avant et l'emplacement pour le montage et la fixation de la deuxième plaque d'immatriculation arrière pour les catégories de véhicules O_3 et O_4, l'immatriculation, la mise sur le marché et la mise en service de véhicules qui ne sont pas conformes aux spécifications techniques énoncées à l'annexe III, partie 2, en ce qui concerne les prescriptions respectives énumérées à l'annexe II du règlement (UE) 2019/2144.»;

c) les paragraphes 4 *bis* et 4 *ter* suivants sont insérés:

«4 *bis*. Avec effet au 7 juillet 2025, les autorités compétentes en matière de réception par type refusent d'accorder la réception UE par type aux nouveaux types de véhicules, en ce qui concerne les dispositifs de remorquage, qui ne sont pas conformes aux spécifications techniques relatives à la capacité de remorquage énoncées à l'annexe VII, partie 2, en ce qui concerne les prescriptions correspondantes énumérées à l'annexe II du règlement (UE) 2019/2144.

([3]) Règlement (UE) 2019/631 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019 établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO_2 pour les voitures particulières neuves et pour les véhicules utilitaires légers neufs, et abrogeant les règlements (CE) nº 443/2009 et (UE) nº 510/2011 (JO L 111 du 25.4.2019, p. 13).

4 *ter*. Avec effet au 7 juillet 2027, les autorités nationales refusent, pour des motifs liés aux dispositifs de remorquage, l'immatriculation, la mise sur le marché et la mise en service de véhicules qui ne sont pas conformes aux spécifications techniques relatives à la capacité de remorquage énoncées à l'annexe VII, partie 2, en ce qui concerne les prescriptions respectives énumérées à l'annexe II du règlement (UE) 2019/2144.».

2) Les annexes II, III, IV, VI, VII et XIII sont modifiées conformément à l'annexe I du présent règlement.

Article 2

Corrections apportées au règlement d'exécution (UE) 2021/535

Le règlement d'exécution (UE) 2021/535 est rectifié comme suit:

1) À l'article 6, les paragraphes 3 et 4 sont remplacés par le texte suivant:

«3. Conformément à l'article 6, paragraphe 5, deuxième alinéa, du règlement (UE) 2018/858, une réception UE par type peut être accordée pour des véhicules dépassant les dimensions maximales autorisées définies au point 1.1 des sections C, D et E de l'annexe XIII, partie 2, du présent règlement, auquel cas la remarque "dérogation aux dimensions maximales autorisées" doit être inscrite au point 52 de la fiche de réception par type et du certificat de conformité.

4. Une réception UE par type peut être accordée pour des véhicules destinés au transport de chargements indivisibles, dont les dimensions excèdent les dimensions maximales autorisées définies au point 1.1 des sections C, D et E de l'annexe XIII, partie 2, du présent règlement, auquel cas la fiche de réception par type et le certificat de conformité doivent indiquer clairement que le véhicule est destiné au transport de chargements indivisibles uniquement.».

2) Les annexes II, VIII, XIII et XIV sont corrigées conformément à l'annexe II du présent règlement.

Article 3

Entrée en vigueur

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

L'annexe I, point 6), s'applique à compter du 1er janvier 2025.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 21 mars 2024.

Par la Commission
La présidente
Ursula VON DER LEYEN

ANNEXE I

Les annexes II, III, IV, VI, VII et XIII sont modifiées comme suit:

1) À l'annexe II, partie 2, section A, les points suivants sont insérés avant le point 2.1:

«2.0.1. Un numéro VIN doit être marqué sur chaque véhicule.

2.0.2. Le numéro VIN doit être unique et attribué de façon univoque à un véhicule particulier.

2.0.3. Le VIN est marqué sur le châssis du véhicule lorsque ce dernier quitte la chaîne de production.

2.0.4. Le constructeur doit assurer la traçabilité du véhicule au moyen du numéro VIN pendant une période de 30 ans.

2.0.5. L'existence de mesures prises par le constructeur pour assurer la traçabilité du véhicule visée au point 2.0.4 peut ne pas être vérifiée au moment de la réception par type.».

2) L'annexe III est modifiée comme suit:

a) la partie 2 est modifiée comme suit:

i) le point 2.1.2 est remplacé par le texte suivant:

«2.1.2. Les véhicules des catégories O_3 et O_4 sont pourvus de deux espaces distincts pour le montage et la fixation de plaques d'immatriculation arrière (c'est-à-dire permettant l'identification optionnelle d'un véhicule tracteur si une autorité nationale l'exige).»;

ii) au point 2.3.4.1.3, la phrase suivante est ajoutée:

«Toutefois, l'autorité compétente en matière de réception par type peut autoriser une tolérance allant jusqu'à ± 15°, si le constructeur en fait la demande afin de décaler la position de la plaque d'immatriculation avant par rapport à la ligne centrale à l'avant du véhicule pour des raisons techniques, aérodynamiques ou autres.»;

b) dans la partie 3, le point 2.3 de l'Addendum à la SECTION II de la fiche de réception UE par type est remplacé par le texte suivant:

«2.3 deuxième plaque d'immatriculation arrière pour les véhicules des catégories O_3 et O_4: *520 × 120/340 × 240* ([2])».

3) À l'annexe IV, la partie 2 est modifiée comme suit:

a) le point 2.2.3.1 suivant est inséré:

«2.2.3.1. Lorsque le système de lave-glace est conçu pour comporter une fonction permettant d'atténuer des pressions excessives lorsque les gicleurs sont obstrués (par exemple, soupape de décompression), cette fonction doit être autorisée, par dérogation au point 2.2.3, deuxième phrase, pour autant que les conditions suivantes soient remplies:

a) tout fluide sortant du système n'entre dans aucun compartiment du véhicule, y compris la surface du capot, sauf s'il est spécifiquement acheminé ou dirigé vers la surface du sol, à l'arrêt et dans des conditions de conduite normales;

b) le système de lave-glace peut fonctionner normalement après l'élimination complète de l'obstruction des gicleurs;

c) le fonctionnement normal est assuré sans autre intervention de l'utilisateur nécessaire pour engager, régler, reconnecter ou remplacer manuellement une partie quelconque du système de lave-glace du pare-brise, du système d'essuie-glace du pare-brise, du système électrique ou de tout autre système pertinent.»;

b) le point 3.2.1.1 est remplacé par le texte suivant:

«3.2.1.1. Tous les orifices des gicleurs sont obstrués à l'endroit où le liquide en sort et la commande est actionnée six fois en une minute, chaque fois pendant au moins trois secondes. Toutefois, lorsque l'obstruction n'est techniquement pas possible à l'endroit où le fluide sort, elle peut être exécutée à l'intérieur de la ou des sorties du gicleur.».

4) À l'annexe VI, la partie 2 est modifiée comme suit:

a) au point 3.1.1.1, la phrase suivante est ajoutée:

«Toutefois, lorsqu'il est possible de vérifier si la température de la chambre froide, mesurée à des endroits représentatifs tels que la sortie d'air ou les parois, est stabilisée à la température d'essai spécifiée, la période de 24 heures peut être raccourcie.»;

b) le point 3.1.2 est remplacé par le texte suivant:

«3.1.2. Avant que le véhicule ne soit placé dans la chambre d'essai, un dégraissage complet des surfaces intérieure et extérieure du pare-brise est effectué avant l'essai avec de l'alcool méthylique ou un produit dégraissant équivalent. Après séchage, on applique une solution d'ammoniac à 2 % au maximum ou une solution commerciale d'ammoniac sans adjonction de parfums. On laisse les surfaces sécher puis on les essuie avec un chiffon de coton sec.»;

c) le point 3.1.6.4 est supprimé;

d) le point 3.1.6.5 est remplacé par le texte suivant:

«3.1.6.5. La température de la chambre d'essai est mesurée au niveau du pare-brise en un point tel qu'elle ne soit pas sensiblement affectée par la chaleur dégagée par le véhicule essayé.»;

e) le point 3.2.1 est remplacé par le texte suivant:

«3.2.1. Avant que le véhicule ne soit placé dans la chambre d'essai, un dégraissage complet des surfaces intérieure et extérieure du pare-brise est effectué avant l'essai avec de l'alcool méthylique ou un produit dégraissant équivalent. Après séchage, on applique une solution d'ammoniac à 2 % au maximum ou une solution commerciale d'ammoniac sans adjonction de parfums. On laisse les surfaces sécher puis on les essuie avec un chiffon de coton sec.»;

f) le point 3.2.2.1 est remplacé par le texte suivant:

«3.2.2.1. La température de la chambre d'essai est mesurée au niveau du pare-brise en un point tel qu'elle ne soit pas sensiblement affectée par la chaleur dégagée par le véhicule essayé.»;

g) les points 3.2.4 et 3.2.5 sont remplacés par le texte suivant:

«3.2.4. La surface intérieure du pare-brise est nettoyée comme il est prescrit au point 3.2.1 avant que le véhicule ne soit placé dans la chambre de conditionnement. La température de l'air ambiant est abaissée et stabilisée à – 3 ± 1 °C. Le véhicule, contact coupé, est maintenu pendant 10 heures au moins à la température d'essai avant le début de l'essai. Cependant, cette période de 10 heures peut être abrégée s'il est possible de vérifier que les températures du réfrigérant du moteur et du lubrifiant sont stabilisées à la température d'essai.

3.2.5. Le générateur de vapeur doit être placé avec ses sorties dans le plan longitudinal médian du véhicule sur la deuxième rangée de sièges du véhicule. Il doit normalement être placé derrière les sièges avant. Si cela n'est pas possible du fait de la disposition intérieure du véhicule, le générateur est placé à l'avant, dans la position commode la plus proche de celle indiquée précédemment.»;

h) le point 3.2.7.4 est supprimé.

5) À l'annexe VII, partie 2, les points 1.3 et 1.3.1 suivants sont insérés:

«1.3. Capacité de remorquage

1.3.1. Afin de permettre le retrait d'un véhicule à moteur échoué de la route, roulant sur ses propres roues, il doit être possible de remorquer le véhicule ou de le mettre en mode tractable, avec la clé du véhicule présente et sans utiliser d'outils spéciaux ou de démonter des pièces qui ne sont pas conçues à cette fin, conformément à la procédure indiquée par le constructeur dans les instructions d'utilisation du véhicule à moteur. Le constructeur peut limiter les conditions de remorquage dans les instructions d'utilisation en termes de vitesse et de distance afin d'éviter des dommages irréversibles, mais une distance minimale de remorquage de 100 m en moins de 10 minutes doit être possible.

Dans le cas des véhicules à moteur des catégories M_1 ou N_1, dont les roues sont directement actionnées par des moteurs électriques, le constructeur doit fournir des instructions dans le manuel d'utilisation du véhicule pour permettre aux services d'assistance sur route d'enlever le véhicule avec des outils spéciaux si la rotation des roues du véhicule pendant le remorquage n'est pas possible.

Cette prescription ne s'applique pas lorsque le véhicule à moteur est endommagé au point que le remorquage sur ses propres roues n'est matériellement pas possible ou serait dangereux, ou lorsque, en raison d'un défaut technique, le commutateur principal du véhicule ne peut pas être activé.».

6) À l'annexe XIII, la partie 2 est modifiée comme suit:

a) dans la section B, les points 6, 6.1 et 6.2 suivants sont insérés:

«6. Masse du système de stockage de l'énergie:

6.1. Dans le cas des véhicules à émissions nulles de catégorie N_1, la masse du système de stockage d'énergie est établie sur la base de la documentation fournie par le constructeur. L'exactitude des informations déclarées doit être vérifiée par le service technique, à la satisfaction de l'autorité compétente en matière de réception par type;

6.2. Dans le cas visé au point 6.1, le constructeur indique le symbole additionnel suivant ainsi que la valeur de la masse du système de stockage de l'énergie en dessous ou à côté des inscriptions obligatoires sur la plaque réglementaire du constructeur, en dehors d'un rectangle clairement marqué qui ne doit contenir que les informations obligatoires.

"(EU) 2019/631 ARTICLE 2(1)(b) COMPLIANT – XXXX KG"

La hauteur des caractères du symbole et de la valeur déclarée ne doit pas être inférieure à 4 mm.

En outre, jusqu'à l'introduction d'une entrée spécifique dans le certificat de conformité, la valeur de la masse du système de stockage d'énergie doit être indiquée dans les "remarques" du certificat de conformité, afin de permettre l'inclusion de ces informations dans les documents d'immatriculation conservés à bord du véhicule, de la manière suivante:

"Masse supplémentaire due aux batteries: …… kg" (*)

_____

(*) Dans le cas des véhicules hybrides à pile à combustible (FCHV) ou des véhicules à moteur électriques purs, la valeur supplémentaire pour la masse doit être indiquée. Cette valeur résulte de la masse totale du ou des ensembles de batteries haute tension moins la masse du réservoir de carburant de référence (rempli à 90 %). La valeur est arrondie aux kilogrammes entiers, sans décimales. Dans le cas des véhicules à moteur pouvant faire l'objet d'un échange de batteries, la masse au moment de la production du véhicule à moteur doit être indiquée. S'il n'y a pas de véhicule de référence à moteur à combustion interne en production, ce champ n'est pas applicable.»;

b) dans la section D, les points 2.1.4.1 et 2.1.4.2 sont remplacés par le texte suivant:

«2.1.4.1. Le poids supplémentaire requis pour la technologie des carburants alternatifs ou à émissions nulles conformément à l'annexe I, point 2.3, de la directive 96/53/CE et, aux fins de l'article 2, paragraphe 1, point b), du règlement (UE) 2019/631, la masse du système de stockage d'énergie des véhicules à émissions nulles est défini sur la base de la documentation fournie par le constructeur. L'exactitude des informations déclarées doit être vérifiée par le service technique, à la satisfaction de l'autorité compétente en matière de réception par type.

2.1.4.2. Le constructeur indique le symbole supplémentaire suivant ainsi que la valeur du poids supplémentaire, dans le cas des véhicules à moteur à carburant de substitution, ou la masse du système de stockage de l'énergie, dans le cas des véhicules à moteur à émissions nulles, en dessous ou à côté des inscriptions obligatoires sur la plaque réglementaire du constructeur, en dehors d'un rectangle clairement marqué qui ne doit contenir que les informations obligatoires.

"96/53/EC ARTICLE 10B COMPLIANT – XXXX KG"

"(EU) 2019/631 ARTICLE 2(1)(b) COMPLIANT – XXXX KG"

La hauteur des caractères du symbole et de la valeur déclarée ne doit pas être inférieure à 4 mm.

En outre, jusqu'à l'introduction d'une entrée spécifique dans le certificat de conformité, la valeur du poids supplémentaire ou de la masse du système de stockage d'énergie doit être indiquée dans les "remarques" du certificat de conformité, afin de permettre l'inclusion de ces informations dans les documents d'immatriculation conservés à bord du véhicule, de la manière suivante:

"Masse supplémentaire due aux batteries: …… kg" (*)

_____

(*) Dans le cas des véhicules hybrides à pile à combustible (FCHV) ou des véhicules à moteur électriques purs, la masse supplémentaire doit être indiquée. Cette valeur résulte de la masse totale du ou des ensembles de batteries haute tension moins la masse du réservoir de carburant de référence (rempli à 90 %). La valeur est arrondie aux kilogrammes entiers, sans décimales. Dans le cas des véhicules à moteur pouvant faire l'objet d'un échange de batteries, la masse au moment de la production du véhicule à moteur doit être indiquée. S'il n'y a pas de véhicule de référence à moteur à combustion interne en production, ce champ n'est pas applicable.».

ANNEXE II

Les annexes II, VIII, XIII et XIV sont rectifiées comme suit:

1) À l'annexe II, partie 2, section C, point 1.4, la ligne correspondant au chiffre de contrôle 7 du tableau est remplacée par le texte suivant

«7.	7/11	0,636»

2) À l'annexe VIII, partie 2, le point 1.9 est remplacé par le texte suivant:

«1.9. "*essieu relevable*", un essieu tel que défini dans l'annexe XIII, partie 2, section A, point 1.34;».

3) L'annexe XIII est rectifiée comme suit:

a) la partie 2 est rectifiée comme suit:

i) dans la section A, le point 1.32 est remplacé par le texte suivant:

«1.32. "*débordement arrière*", la distance entre le point extrême effectivement atteint par l'arrière d'un véhicule lorsqu'il manœuvre dans les conditions spécifiées dans la section C, point 8, ou dans la section D, point 7;»;

ii) dans la section B, le point 1.3 est remplacé par le texte suivant:

«1.3. Les dispositifs et équipements visés dans la section F ne doivent pas être pris en compte pour la détermination de la longueur, de la largeur et de la hauteur.»;

iii) dans la section C, les points 1.3 et 1.3.1 sont remplacés par le texte suivant:

«1.3. Les dispositifs et équipements visés dans la section F ne doivent pas être pris en compte pour la détermination de la longueur, de la largeur et de la hauteur.

1.3.1. Prescriptions supplémentaires pour les dispositifs aérodynamiques visés dans la section F.»;

iv) dans la section D, point 3.1, la phrase suivante est ajoutée:

«MC ≤ M + TM»;

v) dans la section D, le point 1.4.1 est remplacé par le texte suivant:

«1.4.1. Lorsque la face avant à l'emplacement de la cabine du véhicule à moteur, y compris toutes les saillies extérieures, par exemple du châssis, du pare-chocs, des garde-boue et des roues, respecte intégralement les paramètres de l'enveloppe tridimensionnelle définie dans la section J et que la longueur de la zone de chargement ne dépasse pas 10,5 m, le véhicule peut dépasser la longueur maximale autorisée indiquée au point 1.1.1.»;

vi) dans la section F, le tableau I «Longueur du véhicule», la ligne correspondant à l'élément 13 est remplacée par le texte suivant:

«13.	Dispositifs de fixation de la bâche et leur protection	—	—	—	x	x	x	x	x	x	x»

b) dans la partie 3, section A, le point 1.1 de l'Addendum à la SECTION II de la fiche de réception UE par type est remplacé par le texte suivant:

«1.1. Le véhicule a fait l'objet d'une réception par type conformément à l'article 6, paragraphe 3 ou paragraphe 4, du règlement (UE) 2021/535 (les dimensions extérieures du véhicule dépassent les dimensions maximales mentionnées au point 1.1 de l'annexe XIII, partie 2, sections B, C D ou E): oui/non ([7]);».

4) À l'annexe XIV, partie 1, les sections A et B sont remplacées par le texte suivant:

«**Section A**

Fiche de renseignements relative à la réception UE par type d'un véhicule en ce qui concerne son système hydrogène

MODÈLE

Fiche de renseignements n° … relative à la réception UE par type d'un type de véhicule en ce qui concerne son système hydrogène

Les renseignements figurant ci-après sont fournis en triple exemplaire et sont accompagnés d'une liste des éléments inclus. Les dessins éventuels sont fournis à une échelle appropriée et avec suffisamment de détails, en format A4 ou sur un dépliant de ce format. Les photographies, s'il y en a, doivent être suffisamment détaillées.

0.

0.1.

0.2.

0.2.1.

0.3.

0.3.1.

0.4.

0.5.

0.8.

0.9.

3.9.

3.9.1.

3.9.1.1.

3.9.1.2.

3.9.1.3.

3.9.1.11.

3.9.1.11.1.

3.9.1.11.2.

3.9.1.17.

3.9.1.17.1.

3.9.1.17.2.

3.9.2.6.

Note explicative:

La présente fiche de renseignements est basée sur le modèle figurant à l'annexe I du règlement d'exécution (UE) 2020/683 et elle doit être complétée avec les informations pertinentes visées aux points énumérés ci-dessus, comme défini dans ledit modèle

Section B

Fiche de renseignements relative à la réception UE par type de composants hydrogène

MODÈLE

Fiche de renseignements n° … relative à la réception UE par type de composants hydrogène

Les renseignements figurant ci-après sont fournis en triple exemplaire et sont accompagnés d'une liste des éléments inclus. Les dessins éventuels sont fournis à une échelle appropriée et avec suffisamment de détails, en format A4 ou sur un dépliant de ce format. Les photographies, s'il y en a, doivent être suffisamment détaillées.

0.

0.1.

0.2.
0.2.1.
0.5.
0.8.
0.9.
3.9.
3.9.1.
3.9.1.1.
3.9.1.2.
3.9.1.3.
3.9.1.4.
3.9.1.4.1.
3.9.1.4.2.
3.9.1.4.3.
3.9.1.4.4.
3.9.1.4.5.
3.9.1.4.6.
3.9.1.4.7.
3.9.1.4.8.
3.9.1.4.9.
3.9.1.4.10.
3.9.1.5.
3.9.1.5.1.
3.9.1.5.2.
3.9.1.5.3.
3.9.1.5.4.
3.9.1.5.5.
3.9.1.5.6.
3.9.1.5.7.
3.9.1.5.8.
3.9.1.5.9.
3.9.1.5.10.
3.9.1.6.
3.9.1.6.1.
3.9.1.6.2.
3.9.1.6.3.
3.9.1.6.4.
3.9.1.6.5.
3.9.1.6.6.
3.9.1.6.7.
3.9.1.6.8.
3.9.1.6.9.
3.9.1.6.10.
3.9.1.6.11.

3.9.1.15.

3.9.1.15.1.

3.9.1.15.2.

3.9.1.15.3.

3.9.1.15.4.

3.9.1.15.5.

3.9.1.15.6.

3.9.1.15.7.

3.9.1.15.8.

3.9.1.15.9.

3.9.1.15.10.

3.9.1.15.11.

Note explicative:

La présente fiche de renseignements est basée sur le modèle figurant à l'annexe I du règlement d'exécution (UE) 2020/683 de la Commission et elle doit être complétée avec les informations pertinentes visées aux points énumérés ci-dessus, comme défini dans ledit modèle.».