

**E 3323**

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

DOUZIÈME LÉGISLATURE

**SÉNAT**

SESSION ORDINAIRE DE 2006-2007

---

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale  
le 17 novembre 2006

---

Enregistré à la Présidence du Sénat le 17 novembre 2006

**TEXTE SOUMIS EN APPLICATION DE  
L'ARTICLE 88-4 DE LA CONSTITUTION**

PAR LE GOUVERNEMENT,

À L'ASSEMBLÉE NATIONALE ET AU SÉNAT

Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil relative à certains éléments et caractéristiques des tracteurs agricoles ou forestiers à roues (version codifiée).

COM(2006) 0662 final



**CONSEIL DE  
L'UNION EUROPÉENNE**

**Bruxelles, le 13 novembre 2006**

**15217/06**

---

---

**Dossier interinstitutionnel:  
2006/0221 (COD)**

---

---

**CODIF 82  
CODEC 1283  
ENT 133**

**PROPOSITION**

---

Origine: Commission européenne

En date du: 7 novembre 2006

---

Objet: Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil relative à certains éléments et caractéristiques des tracteurs agricoles ou forestiers à roues (version codifiée)

---

Les délégations trouveront ci-joint la proposition de la Commission transmise par lettre de Monsieur Jordi AYET PUIGARNAU, Directeur, à Monsieur Javier SOLANA, Secrétaire général/Haut Représentant.

Conformément à la méthode agréée le 10 juin 2003, les délégations sont invitées à transmettre leurs observations sur la proposition de la codification avant le 14 décembre 2006.

---

p.j. : COM(2006) 662 final



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 6.11.2006  
COM(2006) 662 final

2006/0221 (COD)

Proposition de

**DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPEEN ET DU CONSEIL**

**relative à certains éléments et caractéristiques des tracteurs agricoles ou forestiers à  
roues**

**(version codifiée)**

(présentée par la Commission)

## EXPOSE DES MOTIFS

1. Dans le contexte de l'Europe des citoyens, la Commission attache une grande importance à la simplification et à la clarté du droit communautaire afin de le rendre plus lisible et plus accessible au citoyen en lui offrant ainsi des possibilités accrues de faire usage des droits spécifiques qui lui sont conférés.

Mais cet objectif ne pourra être atteint tant que subsistera un trop grand nombre de dispositions qui, ayant été modifiées à plusieurs reprises et souvent de façon substantielle, se trouvent éparpillées en partie dans l'acte originaire et en partie dans les actes modificatifs ultérieurs. Un travail de recherche et de comparaison d'un grand nombre d'actes est ainsi nécessaire pour identifier les dispositions en vigueur.

De ce fait, la clarté et la transparence du droit communautaire dépendent aussi de la codification de la réglementation souvent modifiée.

2. Le 1er avril 1987, la Commission a donc décidé<sup>1</sup> de donner à ses services l'instruction de procéder à la codification de tous les actes législatifs au plus tard après leur dixième modification, tout en soulignant qu'il s'agissait là d'une règle minimale et que, dans l'intérêt de la clarté et de la bonne compréhension de la législation communautaire, les services devaient s'efforcer de codifier les textes dont ils ont la responsabilité à des intervalles encore plus brefs.

3. Les conclusions de la présidence du Conseil européen d'Édimbourg, en décembre 1992, ont confirmé ces impératifs<sup>2</sup> en soulignant l'importance de la codification qui offre une sécurité juridique quant au droit applicable à un moment donné à propos d'une question donnée.

La codification doit être effectuée dans le strict respect du processus législatif communautaire normal.

Comme aucune modification de fond ne peut être introduite dans les actes qui font l'objet de la codification, le Parlement européen, le Conseil et la Commission ont convenu, par un accord interinstitutionnel du 20 décembre 1994, qu'une procédure accélérée pourrait être utilisée en vue de l'adoption rapide des actes codifiés.

4. L'objet de la présente proposition est de procéder à la codification de la directive 74/151/CEE du Conseil du 4 mars 1974 concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives à certains éléments et caractéristiques des tracteurs agricoles ou forestiers à roues<sup>3</sup>. La nouvelle directive se substituera aux divers actes qui y sont incorporés<sup>4</sup>; elle en préserve totalement la substance et se borne à les regrouper en y apportant les seules modifications formelles requises par l'opération même de codification.

---

<sup>1</sup> COM (1987) 868 PV.

<sup>2</sup> Voir l'annexe 3 de la partie A desdites conclusions.

<sup>3</sup> Effectuée conformément à la communication de la Commission au Parlement européen et au Conseil - Codification de l'acquis communautaire, COM(2001) 645 final.

<sup>4</sup> Annexe VII, partie A, de la présente proposition.

5. La présente proposition de codification a été élaborée sur la base d'une consolidation préalable du texte, dans toutes les langues officielles, de la directive 74/151/CEE et des actes qui l'ont modifiée, effectuée, au moyen d'un système informatique, par l'Office des publications officielles des Communautés européennes. Lorsque les articles ont été renumérotés, la corrélation entre l'ancienne et la nouvelle numérotation est exposée dans un tableau de correspondance qui figure à l'annexe VIII de la directive codifiée.

Proposition de

**DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPEEN ET DU CONSEIL**

**relative à certains éléments et caractéristiques des tracteurs agricoles ou forestiers à roues**

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

LE PARLEMENT EUROPEEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPEENNE,  
vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article ☒ 95 ☒,  
vu la proposition de la Commission,  
vu l'avis du Comité économique et social européen<sup>1</sup>,  
statuant selon la procédure visée à l'article 251 du traité<sup>2</sup>,  
considérant ce qui suit:



- (1) La directive 74/151/CEE du Conseil du 4 mars 1974 concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives à certains éléments et caractéristiques des tracteurs agricoles ou forestiers à roues<sup>3</sup> a été modifiée à plusieurs reprises et de façon substantielle<sup>4</sup>. Il convient, dans un souci de clarté et de rationalité, de procéder à la codification de ladite directive.

---

<sup>1</sup> [JO C [...] du [...], p. [...].]

<sup>2</sup> [JO C [...] du [...], p. [...].]

<sup>3</sup> JO L 84 du 28.3.1974, p. 25. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2006/26/CE de la Commission (JO L 65 du 7.3.2006, p. 22).

<sup>4</sup> Voir annexe VII, partie A.

- (2) La directive 74/151/CEE est l'une des directives particulières du système de réception CE prévu par la directive 74/150/CEE du Conseil, remplacée par la directive 2003/37/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 mai 2003 concernant la réception par type des tracteurs agricoles ou forestiers, de leurs remorques et de leurs engins interchangeables tractés, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques de ces véhicules, et abrogeant la directive 74/150/CEE<sup>5</sup> et elle établit les prescriptions techniques relatives à la conception et à la construction des tracteurs agricoles ou forestiers, en ce qui concerne, entre autres, la masse maximale en charge autorisée, l'emplacement et le montage des plaques d'immatriculation arrière, les réservoirs de carburant liquide, les masses d'alourdissement, l'avertisseur acoustique, le niveau sonore admissible et le dispositif d'échappement (silencieux). Ces prescriptions techniques visent au rapprochement des législations des Etats membres, en vue de l'application, pour chaque type de tracteur, de la procédure de réception CE prévue par la directive 2003/37/CE. Par conséquent, les dispositions de la directive 2003/37/CE relatives aux tracteurs agricoles ou forestiers, à leurs remorques et engins interchangeables tractés, ainsi qu'aux systèmes, composants et entités techniques de ces véhicules s'appliquent à la présente directive.
- (3) La présente directive ne doit pas porter atteinte aux obligations des Etats membres concernant les délais de transposition en droit national et d'application des directives indiqués à l'annexe VII, partie B,

---

↓ 74/151/CEE

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

*Article premier*

1. On entend par tracteur (agricole ou forestier) tout véhicule à moteur, à roues ou à chenilles, ayant au moins deux essieux, dont la fonction réside essentiellement dans sa puissance de traction et qui est spécialement conçu pour tirer, pousser, porter ou actionner certains outils, machines ou remorques destinés à l'emploi dans l'exploitation agricole ou forestière. Il peut être aménagé pour transporter une charge et des convoyeurs.

---

↓ 82/890/CEE art. 1 par. 1  
(adapté)  
→<sub>1</sub> 97/54/CE art. 1

2. La présente directive ne s'applique qu'aux tracteurs définis au paragraphe 1, montés sur pneumatiques, ayant une vitesse maximale par construction comprise entre 6 et →<sub>1</sub> 40 kilomètres par heure ←.

---

<sup>5</sup> JO L 171 du 9.7.2003, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2005/67/CE de la Commission (JO L 273 du 19.10.2005, p. 17).

*Article 2*

Les États membres ne peuvent refuser la réception CE ni la réception nationale d'un tracteur pour des motifs concernant ☒ les éléments et caractéristiques suivants, si ceux-ci répondent aux prescriptions figurant aux annexes I à VI ☒:

- ☒ la masse ☒ maximal ☒ e ☒ en charge autorisé ☒ e ☒,
- l'emplacement et le montage des plaques d'immatriculation arrière,
- les réservoirs de carburant liquide,
- les masses d'alourdissement,
- l'avertisseur acoustique,
- le niveau sonore admissible et le dispositif d'échappement (silencieux).

*Article 3*

Les États membres ne peuvent refuser ou interdire la vente, ☒ l'immatriculation, ☒ la mise en circulation ou l'usage des tracteurs pour des motifs concernant les éléments et caractéristiques visés à l'article 2, si ceux-ci répondent aux prescriptions figurant aux annexes ☒ I à VI ☒.

*Article 4*

Les modifications qui sont nécessaires pour adapter au progrès technique les prescriptions des annexes ☒ I à VI ☒ , à l'exception de celles figurant aux points 1.1 et 1.4.1.2 de l'annexe VI, sont arrêtées conformément à la procédure ☒ visée ☒ à l'article ☒ 20, paragraphe 2, ☒ de la directive ☒ 2003/37/CE ☒.

*Article 5*

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



*Article 6*

La directive 74/151/CEE, telle que modifiée par les directives visées à l'annexe VII, est abrogée, sans préjudice des obligations des États membres en ce qui concerne les délais de



transposition en droit national et d'application des directives indiqués à l'annexe VII, partie B.

Les références à la directive abrogée s'entendent comme faites à la présente directive et sont à lire selon le tableau de correspondance figurant à l'annexe VIII.

#### *Article 7*

La présente directive entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Elle est applicable à partir du [...].

---

↓ 74/151/CEE art. 6
---------------------

#### *Article 8*

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le [...]

*Par le Parlement européen,*  
*Le président,*  
*[...]*

*Par le Conseil,*  
*Le président,*  
*[...]*

↓ 74/151/CEE  
 →<sub>1</sub> 98/38/CE art. 1 et annexe  
 pt. a)

## ANNEXE I

### →<sub>1</sub> MASSE ← MAXIMALE EN CHARGE AUTORISÉE

1. La →<sub>1</sub> masse ← maximale en charge techniquement admissible indiquée par le constructeur est adoptée comme →<sub>1</sub> masse ← maximale en charge autorisée par l'administration compétente sous réserve:
  - 1.1. que les contrôles effectués par l'administration, notamment en ce qui concerne le freinage et la direction, soient satisfaisants,

↓ 2006/26/CE art. 1 et annexe I

- 1.2. que la masse maximale en charge admissible et la masse maximale admissible sur chacun des essieux, en fonction de la catégorie du véhicule, ne dépassent pas les valeurs indiquées au tableau 1.

Tableau 1

#### **Masse maximale en charge admissible et masse maximale admissible par essieu, en fonction de la catégorie du véhicule**

Catégorie du véhicule	Nombre d'essieux	Masse maximale admissible (t)	Masse maximale admissible par essieu	
			Essieu moteur (t)	Essieu non moteur (t)
T1, T2, T4.1,	2	18 (en charge)	11,5	10
	3	24 (en charge)	11,5	10
T3	2,3	0,6 (à vide)	( <sup>a</sup> )	( <sup>a</sup> )
T4.3	2,3,4	10 (en charge)	( <sup>a</sup> )	( <sup>a</sup> )

(<sup>a</sup>) Il n'est pas nécessaire de fixer une limite par essieu pour les catégories de véhicules T3 et T4.3 car, pour ces catégories, la masse maximale en charge et/ou à vide admissible est limitée par définition.

---

↓ 74/151/CEE → <sub>1</sub> 98/38/CE art. 1 et annexe pt. a)
--

2. Quel que soit l'état de chargement du tracteur, la charge transmise à la route par les roues de l'essieu avant du tracteur ne devra pas être inférieure à 20 % de la →<sub>1</sub> masse ← à vide du tracteur.
-

---

↓ 74/151/CEE

## ANNEXE II

### **1. FORME ET DIMENSIONS DES EMPLACEMENTS DES PLAQUES D'IMMATRICULATION ARRIÈRE**

Ces emplacements comprennent une surface rectangulaire plane ou approximativement plane ayant au moins les dimensions suivantes:

---

↓ 98/38/CE art. 1 et annexe pt. b)

- longueur: 255 ou 520 mm
- largeur: 165 ou 120 mm.

Le choix doit tenir compte des dimensions en vigueur dans les États membres de destination.

---

↓ 74/151/CEE

### **2. SITUATION DES EMPLACEMENTS ET MONTAGE DES PLAQUES**

Les emplacements sont tels qu'après montage correct, les plaques présentent les caractéristiques suivantes:

---

↓ 98/38/CE art. 1 et annexe pt. b)

#### **2.1. Position de la plaque dans le sens de la largeur**

Le milieu de la plaque ne peut être situé plus à droite que le plan de symétrie du tracteur.

Le bord latéral gauche de la plaque ne peut être situé plus à gauche que le plan vertical parallèle au plan de symétrie du tracteur et tangent à l'endroit où la coupe transversale du tracteur, largeur hors tout, atteint sa plus grande dimension.

---

↓ 74/151/CEE

#### **2.2. Position de la plaque par rapport au plan longitudinal de symétrie du tracteur**

La plaque est perpendiculaire ou sensiblement perpendiculaire au plan de symétrie du tracteur.

### 2.3. Position de la plaque par rapport à la verticale

La plaque est verticale avec une tolérance de 5°. Toutefois, dans la mesure où la forme du tracteur l'exige, elle peut aussi être inclinée par rapport à la verticale, et ce:

- 2.3.1. d'un angle ne dépassant pas 30°, quand la face portant le numéro d'immatriculation est inclinée vers le haut et à condition que la hauteur du bord supérieur de la plaque par rapport au sol n'excède pas 1,20 m;
- 2.3.2. d'un angle ne dépassant pas 15°, quand la face portant le numéro d'immatriculation est inclinée vers le bas et à condition que la hauteur du bord supérieur de la plaque par rapport au sol excède 1,20 m.

### 2.4. Hauteur de la plaque par rapport au sol

---

↓ 98/38/CE art. 1 et annexe pt. b)

La hauteur du bord inférieur de la plaque au-dessus du sol ne peut pas être inférieure à 0,3 mètre; la hauteur du bord supérieur de la plaque au-dessus du sol ne doit pas excéder 4,0 mètres.

---

↓ 74/151/CEE (adapté)

### 2.5. Détermination de la hauteur de la plaque par rapport au sol

Les hauteurs mentionnées ☒ aux points ☒ 2.3 et 2.4 sont mesurées le tracteur étant à vide.

---

---

↓ 74/151/CEE → <sub>1</sub> 88/410/CEE art. 1 et annexe
--

### ANNEXE III

#### **RÉSERVOIRS DE CARBURANT LIQUIDE**

1. Les réservoirs de carburant doivent être fabriqués de façon à résister à la corrosion. Ils doivent satisfaire aux essais d'étanchéité effectués par le constructeur à une pression égale au double de la pression relative de service et, en tout cas, égale au moins à →<sub>1</sub> 0,3 bar ←. Toute surpression éventuelle ou toute pression excédant la pression de service doit être automatiquement compensée par des dispositifs appropriés (orifices, soupapes de sécurité, etc.). Les orifices d'aération doivent être conçus de façon à prévenir tout risque d'inflammation. Le carburant ne doit pas pouvoir s'écouler par le bouchon du réservoir ou par les dispositifs prévus pour compenser la surpression, même en cas de renversement complet du réservoir: un égouttement sera toléré.
2. Les réservoirs de carburant doivent être installés de manière à être protégés des conséquences d'un choc frontal ou d'un choc survenant à la partie arrière du tracteur; les parties saillantes, les bords coupants, etc., doivent être évités à proximité des réservoirs.

---

↓ 98/38/CE art. 1 et annexe pt. c)
------------------------------------

Les conduits d'alimentation en carburant et l'orifice de remplissage doivent être installés à l'extérieur de la cabine.

---

**ANNEXE IV**

**MASSES D'ALOURDISSEMENT**

Si le tracteur doit être muni de masses d'alourdissement afin de satisfaire aux autres prescriptions prévues pour la réception CE, ces masses d'alourdissement doivent être fournies par le constructeur du tracteur et prévues pour la pose, porter la marque de la firme constructrice ainsi que l'indication de leur masse en kilogrammes à plus ou moins 5 % près. Les masses d'alourdissement frontales, conçues pour être enlevées/posées fréquemment, doivent avoir une distance de sécurité d'au moins 25 millimètres pour les poignées. La méthode de positionnement des masses d'alourdissement doit être telle que toute séparation inintentionnelle soit évitée (par exemple en cas de retournement du tracteur).

---

**ANNEXE V**

**AVERTISSEUR ACOUSTIQUE**

1. L'avertisseur doit porter la marque d'homologation CE prévue par la directive [70/388/CEE du Conseil du 27 juillet 1970 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à l'avertisseur acoustique des véhicules à moteur]<sup>1</sup>.

**2. CARACTERISTIQUES DE L'AVERTISSEUR MONTE SUR LE TRACTEUR**

2.1. Essais acoustiques

Lors de la réception d'un type de tracteur, le contrôle des caractéristiques de l'avertisseur monté sur ce type de tracteur est effectué comme suit:

2.1.1. la valeur du niveau de pression acoustique de l'appareil monté sur le tracteur est mesurée à une distance de 7 m en avant du tracteur, ce dernier étant placé en terrain dégagé, sur un sol aussi lisse que possible et son moteur étant arrêté. La tension efficace est celle fixée au point 1.2.1 de l'annexe I de la directive [70/388/CEE],

2.1.2. les mesures sont faites sur la courbe de pondération A des normes CEI (Commission électrotechnique internationale);

2.1.3 le maximum du niveau de pression acoustique est recherché dans un secteur compris entre 0,5 et 1,5 m de hauteur au-dessus du sol;

2.1.4. la valeur maximale de la pression acoustique doit être au moins égale à 93 dB(A) et au plus égale à 112 dB(A).

---

<sup>1</sup> JO L [176 du 10.8.1970, p. 12].



**ANNEXE VI****1. NIVEAUX SONORES ADMISSIBLES****1.1. Limites**

Le niveau sonore des tracteurs visés à l'article 1<sup>er</sup> de la présente directive, mesuré dans les conditions prévues par la présente annexe, ne doit pas dépasser les limites suivantes:

89 dB(A) pour les tracteurs d'un poids à vide supérieur à 1,5 tonne

85 dB(A) pour les tracteurs d'un poids à vide inférieur ou égal à 1,5 tonne

**1.2. Appareils de mesure**

Les mesures du bruit provoqué par les tracteurs sont effectuées au moyen d'un sonomètre conforme au type décrit dans la publication n° 179, première édition de 1965, de la Commission électrotechnique internationale.

**1.3. Conditions de mesure**

Les mesures sont faites, le tracteur étant à vide, dans une zone dégagée et suffisamment silencieuse (bruit ambiant et bruit de vent inférieurs d'au moins 10 dB(A) au bruit à mesurer).

Cette zone peut être constituée, par exemple, par un espace ouvert de 50 mètres de rayon dont la partie centrale doit être pratiquement horizontale sur au moins 20 mètres de rayon et être revêtue de béton, d'asphalte ou d'un matériau similaire et ne doit pas être recouverte de neige poudreuse, d'herbes hautes, de sol meuble ou de cendres.

Le revêtement de la piste de roulement doit être d'une nature telle que les pneumatiques n'engendrent pas un bruit excessif. Cette condition n'est valable que pour la mesure du bruit des tracteurs en marche.

Les mesures sont faites par temps clair et par vent faible. Aucune personne autre que l'observateur faisant la lecture de l'appareil ne doit rester à proximité du tracteur ou du microphone, car la présence de spectateurs peut influencer sensiblement les lectures de l'appareil si ces spectateurs se trouvent à proximité du tracteur ou du microphone. Toute pointe paraissant sans rapport avec les caractéristiques du niveau sonore général n'est pas prise en considération dans la lecture.

## 1.4. Méthode de mesure

### 1.4.1. Mesure du bruit des tracteurs en marche (pour la réception).

Deux mesures au moins sont effectuées de chaque côté du tracteur. Des mesures préliminaires de réglage peuvent être faites mais ne sont pas prises en considération.

Le microphone est placé à 1,2 mètre au-dessus du sol et à une distance de 7,5 mètres de l'axe de marche CC du tracteur, mesurée suivant la perpendiculaire PP' à cet axe (figure 1).

Deux lignes AA' et BB', parallèles à la ligne PP' et situées respectivement à 10 m en avant et en arrière de cette ligne, sont tracées sur la piste d'essai. Le tracteur est amené en vitesse stabilisée, dans les conditions spécifiées ci-après, jusqu'à la ligne AA'. A ce moment, le papillon des gaz est ouvert à fond aussi rapidement qu'il paraît indiqué. Le papillon est maintenu dans cette position jusqu'à ce que l'arrière du tracteur<sup>1</sup> dépasse la ligne BB', puis refermé aussi rapidement que possible.

L'intensité maximale relevée constitue le résultat de mesure.

1.4.1.1. La vitesse à considérer sera égale aux trois quarts de la vitesse maximale réalisable avec le rapport le plus élevé utilisé pour le déplacement sur route.

#### 1.4.1.2. Interprétation des résultats

1.4.1.2.1. Pour tenir compte des incertitudes des appareils de mesure, le résultat de chaque mesure est constitué par la valeur lue sur l'appareil, diminuée de 1 dB(A).

1.4.1.2.2. Les mesures sont considérées comme valables si l'écart entre deux mesures consécutives d'un même côté du tracteur n'est pas supérieur à 2 dB(A).

1.4.1.2.3. La valeur retenue est le résultat des mesures le plus élevé. Dans le cas où cette valeur dépasse de 1 dB(A) au plus le niveau maximal admissible pour la catégorie à laquelle appartient le tracteur à l'essai, il est procédé à une deuxième série de deux mesures. Trois des quatre résultats ainsi obtenus doivent être dans les limites prescrites.

---

<sup>1</sup> Si l'ensemble du tracteur comporte une remorque, il n'est pas tenu compte de celle-ci pour le passage de la ligne BB'.

## Positions pour l'essai des tracteurs en marche

↓ 88/410/CEE art. 1 et annexe

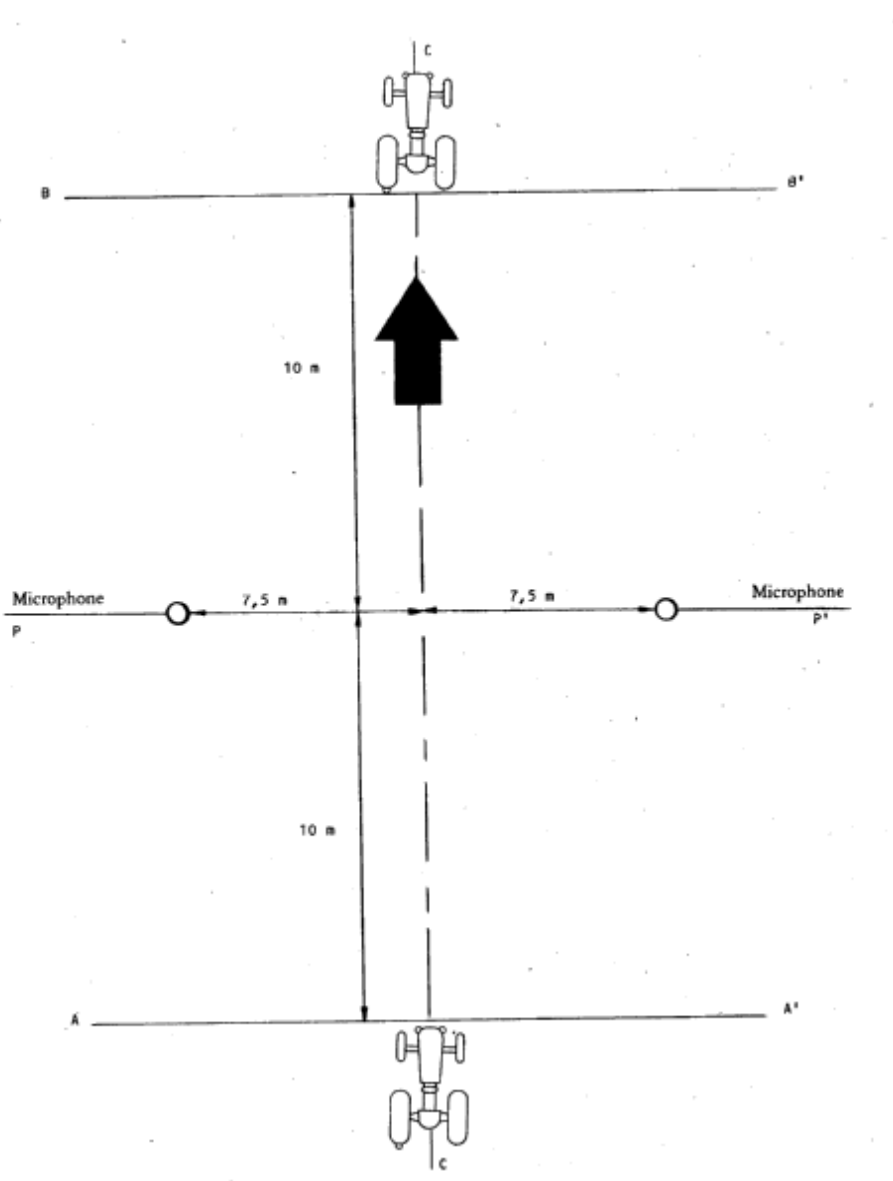


Figure 1

1.4.2. Mesure du bruit à l'arrêt (pas pour la réception, mais doit être enregistré)

#### 1.4.2.1. Position du sonomètre

Le point de mesure est le point x indiqué à la figure 2, qui se trouve à une distance de 7 mètres de la surface la plus proche du tracteur.

Le microphone est placé à 1,2 m au-dessus du niveau du sol.

#### 1.4.2.2. Nombre de mesures

On procède à deux mesures au moins.

#### 1.4.2.3. Conditions d'essai du tracteur

Le moteur d'un tracteur sans régulateur de vitesse est mis au régime qui donne un nombre de tours équivalant aux trois quarts du nombre de tours/minute qui, d'après le constructeur, correspond à la puissance maximale du moteur. Le nombre de tours/minute du moteur est mesuré à l'aide d'un instrument indépendant, par exemple un banc à rouleaux et un tachymètre. Si le moteur est muni d'un régulateur de vitesse qui empêche que le moteur ne dépasse le nombre de tours correspondant à sa puissance maximale, on le fait tourner à la vitesse maximale permise par le régulateur.

Le moteur est porté à sa température normale de fonctionnement avant qu'il ne soit procédé aux mesures.

#### 1.4.2.4. Interprétation des résultats

Toutes les lectures du niveau sonore sont indiquées dans le procès-verbal.

On indique aussi, éventuellement, le mode d'estimation de la puissance moteur. L'état de chargement du tracteur doit être également indiqué.

Les mesures sont considérées comme valables si l'écart entre deux mesures consécutives d'un même côté du tracteur n'est pas supérieur à 2 dB(A).

Est considérée comme résultat de la mesure, la valeur la plus élevée.

## Positions pour l'essai des tracteurs à l'arrêt

↓ 88/410/CEE art. 1 et annexe

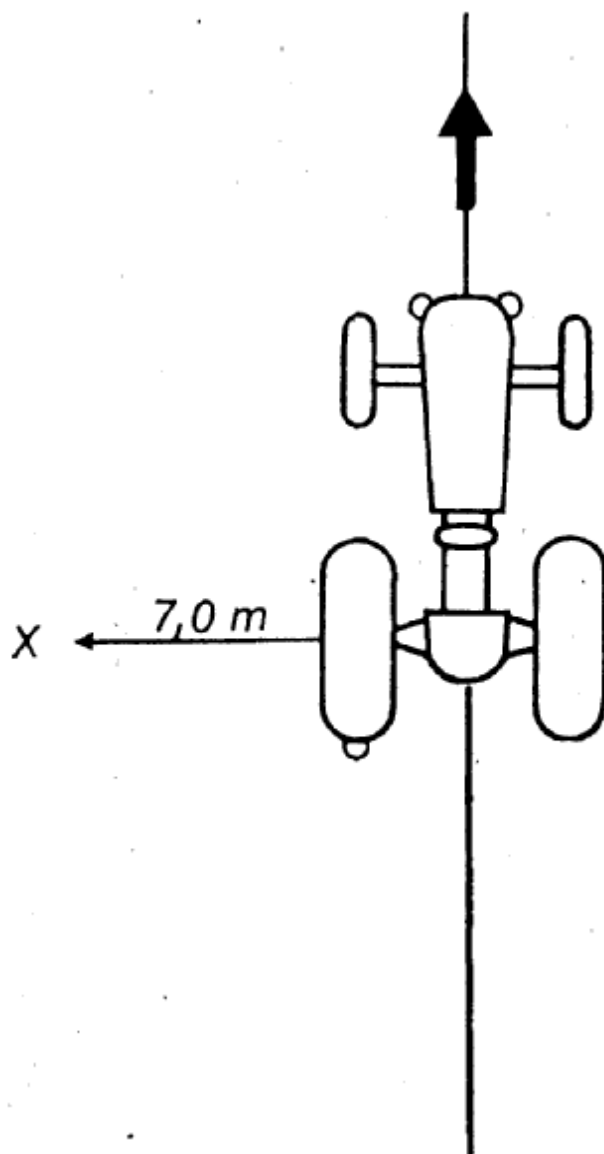


Figure 2

---

↓ 74/151/CEE

## **2. DISPOSITIF D'ÉCHAPPEMENT (SILENCIEUX)**

- 2.1 Si le tracteur est muni de dispositifs destinés à réduire le bruit de l'échappement (silencieux), on observe les prescriptions du présent point 2. Si le tuyau d'aspiration du moteur est équipé d'un filtre à air, nécessaire pour assurer le respect du niveau sonore admissible, ce filtre est considéré comme faisant partie du silencieux et les prescriptions du présent point 2 sont aussi applicables à ce filtre.

---

↓ 98/38/CE art. 1 et annexe pt. f)

La fin du tuyau d'échappement doit être placée de telle manière que les gaz d'échappement ne puissent pas pénétrer à l'intérieur de la cabine.

---

↓ 74/151/CEE

- 2.2. Le schéma du dispositif d'échappement doit être joint en annexe à la fiche de réception du tracteur.
- 2.3. Le silencieux doit être marqué d'une référence de marque et d'une référence de type bien lisibles et indélébiles.
- 2.4. Les matériaux absorbants fibreux ne peuvent être utilisés dans la construction du silencieux que si les conditions suivantes sont remplies:
- 2.4.1. les matériaux absorbants fibreux ne peuvent se trouver dans les parties du silencieux traversées par les gaz;
- 2.4.2. des dispositifs appropriés doivent garantir le maintien en place de matériaux absorbants fibreux pendant toute la durée d'utilisation du silencieux;
- 2.4.3. les matériaux absorbants fibreux doivent résister à une température supérieure d'au moins 20 % à la température (degré C) de fonctionnement qui peut se présenter à l'endroit du silencieux où les matériaux absorbants fibreux se trouvent.



## **ANNEXE VII**

### **Partie A**

#### **Directive abrogée, avec ses modifications successives** (visées à l'article 6)

Directive 74/151/CEE du Conseil  
(JO L 84 du 28.3.1974, p. 25)

Directive 82/890/CEE du Conseil  
(JO L 378 du 31.12.1982, p. 45)

uniquement en ce qui concerne les références faites à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 1, à la directive 74/151/CEE

Directive 88/410/CEE de la Commission  
(JO L 200 du 26.7.1988, p. 27)

Directive 97/54/CE du Parlement européen et du Conseil  
(JO L 277 du 10.10.1997, p. 24)

uniquement en ce qui concerne les références faites à l'article 1<sup>er</sup> à la directive 74/151/CEE

Directive 98/38/CE de la Commission  
(JO L 170 du 16.6.1998, p. 13)

Directive 2006/26/CE de la Commission  
(JO L 65 du 7.3.2006, p. 22)

uniquement en ce qui concerne les références faites à l'article 1<sup>er</sup> à la directive 74/151/CEE

### **Partie B**

#### **Délais de transposition en droit national et d'application** (visés à l'article 6)

Directive	Date limite de transposition	Date d'application
Directive 74/151/CEE	6 septembre 1975	—
Directive 82/890/CEE	21 juin 1984	—
Directive 88/410/CEE	30 septembre 1988	1 <sup>er</sup> octobre 1988 <sup>(1)</sup>
Directive 97/54/CE	22 septembre 1998	23 septembre 1998
Directive 98/38/CE	30 avril 1999	1 <sup>er</sup> mai 1999 <sup>(2)</sup>
Directive 2006/26/CE	31 décembre 2006	1 <sup>er</sup> janvier 2007 <sup>(3)</sup>

(<sup>1</sup>) En conformité avec l'article 2 de la directive 88/410/CEE:

« 1. À partir du 1<sup>er</sup> octobre 1988, les États membres ne peuvent:

- ni refuser, pour un type de tracteur, la réception CEE ou la délivrance du document prévu à l'article 10, paragraphe 1 dernier tiret de la directive 74/150/CEE, ou la réception de portée nationale,
- ni interdire la première mise en circulation des tracteurs,

si les réservoirs de carburant liquide, les masses d'alourdissement et les niveaux sonores admissibles de ce type de tracteur ou de ces tracteurs répondent aux prescriptions de la présente directive.

2. À partir du 1<sup>er</sup> octobre 1989, les États membres:

- ne peuvent plus délivrer le document prévu à l'article 10 paragraphe 1 dernier tiret de la directive 74/150/CEE pour un type de tracteur dont les réservoirs de carburant liquide, les masses d'alourdissement et les niveaux sonores admissibles ne répondent pas aux prescriptions de la présente directive,
- peuvent refuser la réception de portée nationale d'un type de tracteur dont les réservoirs de carburant liquide, les masses d'alourdissement et les niveaux sonores admissibles ne répondent pas aux prescriptions de la présente directive. »

(<sup>2</sup>) En conformité avec l'article 2 de la directive 98/38/CE:

« 1. À partir du 1<sup>er</sup> mai 1999, les États membres ne peuvent:

- ni refuser, pour un type de tracteur, la réception CE ou la délivrance du document prévu à l'article 10, paragraphe 1, dernier tiret, de la directive 74/150/CEE, ou la réception de portée nationale,
- ni interdire la première mise en circulation des tracteurs,

si ces tracteurs répondent aux prescriptions de la directive 74/151/CEE, telle que modifiée par la présente directive.

2. À partir du 1<sup>er</sup> octobre 1999, les États membres:

- ne peuvent plus délivrer le document prévu à l'article 10, paragraphe 1, dernier tiret, de la directive 74/150/CEE pour un type de tracteur s'il ne répond pas aux prescriptions de la directive 74/151/CEE, telle que modifiée par la présente directive,
- peuvent refuser la réception de portée nationale d'un type de tracteur s'il ne répond pas aux prescriptions de la directive 74/151/CEE, telle que modifiée par la présente directive. »

(<sup>3</sup>) En conformité avec l'article 5 de la directive 2006/26/CE:

« 1. Avec effet au 1<sup>er</sup> janvier 2007, en ce qui concerne les véhicules conformes aux prescriptions énoncées respectivement dans les directives 74/151/CEE, 78/933/CEE, 77/311/CEE et 89/173/CEE, telles que modifiées par la présente directive, les États membres s'abstiennent:

a) de refuser la délivrance d'une réception CE par type ou d'une réception de portée nationale;

b) d'interdire l'immatriculation, la vente ou la mise en service d'un tel véhicule pour des motifs liés à l'objet de la directive en cause.

2. Avec effet au 1<sup>er</sup> juillet 2007, en ce qui concerne les véhicules non conformes aux prescriptions énoncées respectivement dans les directives 74/151/CEE, 78/933/CEE, 77/311/CEE et 89/173/CEE, telles que modifiées par la présente directive, les États membres:



a) ne délivrent plus de réception CE par type;

b) peuvent refuser de délivrer une réception de portée nationale pour des motifs liés à l'objet de la directive en cause.

3. Avec effet au 1er juillet 2009, en ce qui concerne les véhicules non conformes aux prescriptions énoncées respectivement dans les directives 74/151/CEE, 78/933/CEE, 77/311/CEE et 89/173/CEE, telles que modifiées par la présente directive, les États membres:

a) considèrent les certificats de conformité qui accompagnent les véhicules neufs, conformément aux dispositions de la directive 2003/37/CE, comme n'étant plus valables aux fins de l'article 7, paragraphe 1;

b) peuvent refuser l'immatriculation, la vente ou la mise en service de ces véhicules neufs pour des motifs liés à l'objet de la directive en cause. »

---

**ANNEXE VIII**

**TABLEAU DE CORRESPONDANCE**

Directive 74/151/CEE	Présente directive
Articles 1 <sup>er</sup> à 4	Articles 1 <sup>er</sup> à 4
Article 5, paragraphe 1	—
Article 5, paragraphe 2	Article 5
—	Article 6
—	Article 7
Article 6	Article 8
Annexe I à Annexe VI	Annexe I à Annexe VI
—	Annexe VII
—	Annexe VIII