

REPUBLIQUE FRANCAISE

-----  
Ministère des finances et des comptes publics

-----  
BUDGET

CIRCULAIRE du

NOR : FCPD 1620363 C

**Régime fiscal privilégié du gazole sous conditions d'emploi (gazole non routier) – Véhicules à usages spéciaux à moteur unique - Systèmes de bicarburation et systèmes de comptabilisation de la consommation des carburants (SCCC)**

**Le ministre des finances et des comptes publics,**

L'arrêté du 10 novembre 2011 modifié par l'arrêté du 3 juin 2015 fixe pour le gazole, les gaz de pétrole liquéfiés et les émulsions d'eau dans du gazole, les conditions d'emploi ouvrant droit à l'application du régime fiscal privilégié, institué par l'article 265 du code des douanes en matière de taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE).

Il prévoit notamment le cas des moteurs des véhicules automobiles comportant un moteur unique assurant alternativement la propulsion du véhicule et le fonctionnement, à l'arrêt du véhicule, des appareils mentionnés, lorsqu'ils sont utilisés à des fins industrielles et commerciales. Ces véhicules peuvent être équipés de dispositifs de bicarburation ou de « systèmes de comptabilisation de la consommation des carburants » (SCCC).

La présente instruction annule et remplace les DA n° 05-041 du 21 juin 2005 et DA n° 08-002 du 11 janvier 2008. La nouvelle instruction vise à clarifier le régime fiscal privilégié du gazole sous conditions d'emploi pour les véhicules à usages spéciaux à moteur unique tel qu'il résulte de l'arrêté du 10 novembre 2011 modifié.

L'administratrice supérieure des douanes  
sous-directrice des droits indirects,



Corinne CLEOSTRATE

## SOMMAIRE

<b>TITRE I- Introduction</b>	<b>p.4</b>
<b>TITRE II- Champ d'application du régime fiscal privilégié</b>	<b>p.5</b>
<b>TITRE III- Procédure applicable aux véhicules équipés d'un dispositif de bicarburation</b>	<b>p.6</b>
<b>I- Caractéristiques techniques</b>	<b>p.6</b>
<b>II- Procédure d'agrément</b>	<b>p.7</b>
A/ Obligations générales des utilisateurs	<b>p.7</b>
B/ Les agréments individuels	<b>p.7</b>
C/ Les agréments par type	<b>p.8</b>
D/ Suivi des agréments	<b>p.11</b>
<b>TITRE IV- Procédure applicable aux véhicules équipés d'un système électronique embarqué (SCCC)</b>	<b>p.12</b>
<b>I- Caractéristiques techniques</b>	<b>p.12</b>
<b>II- Procédure d'agrément</b>	<b>p.13</b>

## LISTE DES ANNEXES

Annexe 1	Arrêté du 3 juin 2015 modifiant l'arrêté du 10 novembre 2011 fixant pour le gazole, les gaz de pétrole liquéfiés et les émulsions d'eau dans du gazole, des conditions d'emploi ouvrant droit à l'application du régime fiscal privilégié institué par l'article 265 du code des douanes en matière de taxe intérieure de consommation.
Annexe 2	Certificat d'agrément individuel.
Annexe 3	Certificat d'agrément par type.
Annexe 4	Circulaire n° 14-019 du 29 avril 2014 – spécifications techniques applicables pour développer un système permettant de comptabiliser la consommation annuelle de gazole des équipements de travail installés sur des camions en vue d'un remboursement du différentiel de taxation.

## TITRE I - INTRODUCTON

[1] La loi de finances rectificative pour 2007 a modifié l'article 265 B du code des douanes qui prévoit de faire bénéficier du régime fiscal privilégié du gazole sous conditions d'emploi, les véhicules relevant des positions 87-04 et 87-05 du tarif des douanes, équipés d'engins fonctionnant à l'arrêt.

Le gazole sous conditions d'emploi mentionné dans l'arrêté du 10 novembre 2011 modifié par l'arrêté du 3 juin 2015 est, soit le fioul domestique (FOD), soit le gazole non routier (GNR).

Les véhicules ou engins automoteurs ou automobiles munis d'équipements de travail (pompes à béton, hydrocureurs, foreuses, grues, etc.) et qui comportent un moteur unique assurant alternativement la propulsion du véhicule et le fonctionnement des équipements de travail montés sur le véhicule ne peuvent être alimentés avec du GNR que si ce carburant est autorisé au titre des dispositions de l'arrêté du 10 novembre 2011 modifié. S'il n'en est pas ainsi, ce moteur doit être en totalité alimenté avec du gazole « classique », à taux plein.

L'utilisation du GNR pour l'alimentation partielle du moteur de ces véhicules est subordonnée au respect des conditions de fond et de procédure exposées ci-après.

[2] Le gazole non routier (GNR) est un mélange d'hydrocarbures d'origine minérale ou de synthèse et éventuellement d'esters méthyliques d'acides gras (conformes à l'arrêté du 30 juin 2010 modifié par l'arrêté du 18 novembre 2013, relatif aux caractéristiques des esters méthyliques d'acides gras) destiné notamment à l'alimentation des moteurs ou engins cités dans l'arrêté du 10 novembre 2011 modifié par l'arrêté du 3 juin 2015. Ce produit contient 10 ppm (parties par millions) de soufre ; il est tracé (0,6 g/Hl de solvant yellow 124) et coloré (RED 19 ou RED 24, conformément aux dispositions de l'arrêté du 10 novembre 2011 modifié par l'arrêté du 3 juin 2015). Ses caractéristiques techniques sont précisées dans l'arrêté du 26 janvier 2012 modifiant l'arrêté du 10 décembre 2010 relatif aux caractéristiques du GNR. Depuis le 1<sup>er</sup> mai 2011, ce produit, qui a les mêmes spécificités que le gazole classique, est destiné à remplacer le FOD dans ses usages à la carburation, pour tous les véhicules éligibles au taux réduit de taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE). Pour les tracteurs agricoles et forestiers, le GNR a remplacé le FOD depuis le 1<sup>er</sup> novembre 2011. Depuis ces dates, le FOD peut être destiné uniquement à des usages combustibles (pour les installations de chauffage) ou à l'alimentation des moteurs fixes.

[3] La consommation de carburant de ces engins peut donner lieu à un remboursement annuel du différentiel de TICPE entre le gazole classique et le GNR lorsque le véhicule est équipé d'un système de comptabilisation de la consommation de carburant de l'engin (SCCC).

## **TITRE II – CHAMP D'APPLICATION DU REGIME FISCAL PRIVILEGIE**

[4] Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2008, le bénéfice du régime fiscal privilégié tel que mentionné au paragraphe [1], est subordonné à la mise en place de l'un des deux dispositifs, décrits ci-après, au choix du propriétaire du véhicule :

- le véhicule est équipé de deux réservoirs distincts, munis de leur circuit d'alimentation indépendant et d'un dispositif de sélection automatique dit de « bicarburant », empêchant, lors de la propulsion du véhicule, l'alimentation du moteur unique à partir du réservoir contenant le GNR, dont l'usage est exclusivement réservé aux équipements de travail ;

- le véhicule est équipé d'un système électronique embarqué, permettant de comptabiliser la consommation annuelle de l'engin (SCCC) au titre de l'utilisation des équipements de travail. Le véhicule fonctionne intégralement au gazole classique, à taux normal, mais bénéficie du régime fiscal privilégié du gazole sous conditions d'emploi pour l'usage de l'engin à l'arrêt par le biais d'un remboursement annuel du différentiel de TICPE entre le gazole classique et le GNR.

[5] Pour bénéficier de ce régime fiscal privilégié, les véhicules doivent relever des positions 87-04 et 87-05 du tarif des douanes et être équipés d'engins fonctionnant à l'arrêt, dont la liste figure à l'arrêté du 10 novembre 2011 modifié. Il s'agit des pompes à béton, des pompes alimentaires, des pompes à hydrocarbures, des toupies et malaxeurs à béton, des grues de manutention, des grues forestières, des compresseurs, des surpresseurs, des nacelles élévatrices ou bennes, des treuils et autres mécanismes nécessaires au sondage et au forage, des hydrocureurs, ou tout autre dispositif répondant aux conditions précitées.

### **TITRE III – PROCEDURE APPLICABLE AUX VEHICULES EQUIPES D'UN DISPOSITIF DE BICARBURATION**

[6] Les systèmes dits de « bicarburation » sont soumis au respect des caractéristiques techniques et à une procédure d'agrément spécifique.

#### **I- Caractéristiques techniques**

[7] Pour pouvoir prétendre à l'utilisation d'un système de bicarburation, les véhicules concernés doivent relever de la position tarifaire 87-04 ou 87-05 du tarif des douanes.

Les véhicules en question doivent :

- être munis obligatoirement de deux réservoirs de carburant dotés de leurs circuits d'alimentation indépendants (l'un pour le gazole classique destiné à la propulsion du véhicule, l'autre pour le GNR destiné à actionner les engins de travail montés sur ce véhicule) et agencés de telle sorte que la propulsion des véhicules soit impossible lorsque leur moteur unique est alimenté en GNR ;
- le gazole classique ne doit être pollué par aucun retour de GNR ;
- le GNR ne doit pas être dilué par du gazole classique afin de ne pas fausser le dosage d'agent colorant et traceur requis par la réglementation.

[8] Le moteur devant assurer alternativement les fonctions de propulsion du véhicule et d'entraînement de l'engin de travail, le véhicule doit être agencé de façon à ce que son moteur unique ne puisse, en aucune circonstance, entraîner simultanément l'engin de travail et les organes assurant la propulsion du véhicule, même pour des déplacements limités sur chantier. Pour cela, un double verrouillage est exigé : l'un sur le frein à main, l'autre à l'extérieur du véhicule (interrupteur extérieur à la cabine, par exemple sur vérin ou béquille, ou information prise de force, selon la nature de l'engin).

Dans le cas des toupies à béton, lesquelles doivent impérativement fonctionner en continu, le moteur doit être exclusivement alimenté en gazole classique lors de la circulation du véhicule, y compris pour entraîner l'engin. Pour ces engins, l'interrupteur extérieur doit être manuel.

Pour les véhicules agencés de telle sorte qu'il s'avère possible, par un embrayage intermédiaire, un tourteau d'accouplement, une dérivation « *by pass* » de circuit hydraulique, un frein ou un ralentisseur, de désolidariser, même partiellement, les prises de force de l'engin de travail, l'énergie motrice ne doit pas pouvoir être transmise dans le même temps aux organes assurant le déplacement du véhicule.

[9] Concernant l'alimentation des moteurs, les véhicules doivent être munis :

- de deux réservoirs distincts munis de leurs circuits d'alimentation indépendants. Un réservoir compartimenté peut être assimilé à deux « réservoirs distincts » ;
- d'un dispositif de sélection automatique comportant une vanne d'alimentation et un dispositif de commande de la vanne, agencés de sorte que le changement de fonction de moteur entraîne automatiquement et simultanément le changement de carburant.

[10] D'autres obligations sont à observer :

- deux commandes doivent être installées pour assurer le changement de fonction du moteur et le changement simultané du carburant ; ce changement est matérialisé dans la cabine du véhicule par un voyant lumineux. Il nécessite l'emploi de deux ampoules différentes dont l'une, de couleur rouge, doit être réservée à l'alimentation en GNR. Une diode multifonction affichant les mêmes résultats en respectant les mêmes codes couleurs peut faire office « d'ampoules différentes » ;
- le circuit d'alimentation du moteur doit être muni d'un bac de visualisation transparent permettant de rendre visible le carburant utilisé en cours de fonctionnement du moteur. Le bac de visualisation, situé au plus près de l'électrovanne de sélection et après celle-ci, doit être visible, sans aucun démontage préalable, côté droit du véhicule ;
- la mention du carburant (GO<sup>1</sup> ou GNR) doit figurer à hauteur de chaque réservoir, visible de l'extérieur, côté droit et sur le bord latéral du camion. Elle doit être peinte sur la paroi et avoir une hauteur d'au moins 20 cm. La peinture peut être remplacée par des autocollants de mêmes dimensions ;
- le temps de réaction du système indiquant la couleur du carburant dans le bac de visualisation doit être de 3 minutes maximum, moteur tournant à 1500 tours/minute. En cas de défaillance du système de sélection du carburant, il est impératif que le circuit se place automatiquement en alimentation gazole.

## **II- Procédure d'agrément**

[11] L'utilisation du GNR dans les moteurs des véhicules à usages spéciaux munis d'un double circuit de carburant assorti d'un dispositif de sélection automatique doit faire l'objet d'un agrément préalable de l'administration des douanes et droits indirects. Cet agrément est d'ordre purement fiscal et ne préjuge en rien du respect des normes techniques fixées par le constructeur.

### **A/ Obligations générales des utilisateurs**

[12] Tout utilisateur d'un système de bicarburation doit détenir à bord de son véhicule la décision d'agrément, la notice de fonctionnement du système de bicarburation ainsi que son schéma de montage.

### **B/ Les agréments individuels**

[13] La demande d'agrément individuel est adressée à la direction régionale des douanes et des droits indirects territorialement compétente par la société propriétaire du véhicule.

Elle comporte, pour chaque véhicule, les indications suivantes :

- une notice descriptive du véhicule et une copie de la carte grise ;
- une notice descriptive du dispositif de sélection automatique, établie par le constructeur ;
- s'il n'est pas contenu dans les notices ci-dessus, l'exposé détaillé du fonctionnement du véhicule, du moteur et du dispositif de sélection automatique, ainsi que les solutions retenues pour satisfaire aux conditions décrites au I du titre III ci-dessus ;

---

<sup>1</sup> Gazole classique à taux plein.

- un schéma de montage et de fonctionnement de l'installation (circuit de carburant et schéma électrique).

La demande peut être complétée par des éléments que l'administration estime nécessaires à son examen.

[14] La demande donne lieu, avant toute décision, à un examen matériel du véhicule équipé du dispositif de bicarburation en état de fonctionnement par un inspecteur-mécanicien de l'administration.

La décision d'agrément, prise par le directeur régional des douanes et droits indirects, se présente sous la forme d'un document qui contient :

- le certificat d'agrément individuel<sup>2</sup> tel qu'il figure à l'annexe 2 ;
- la notice descriptive du double circuit de carburant équipant le véhicule ;
- le schéma descriptif du dispositif.

Chaque décision d'agrément est établie en deux exemplaires :

- le premier adressé à la société bénéficiaire ;
- le second est conservé par la direction régionale des douanes et droits indirects.

L'agrément, délivré pour une période de cinq ans, n'est pas transmissible.

Il est notamment déclaré caduc lorsqu'intervient toute modification des caractéristiques matérielles sur lesquelles était fondée la décision favorable de l'administration, ou en cas de cession du véhicule équipé du dispositif à une autre société. Les bénéficiaires sont tenus d'informer sans délai la direction régionale territorialement compétente de ces modifications, ainsi que de la vente ou de la destruction des véhicules considérés.

[15] Dans les trois mois précédant la date d'expiration de l'agrément, la société doit adresser une demande de renouvellement de cet agrément auprès de la direction régionale territorialement compétente.

A cette occasion, l'administration réalise une visite technique du véhicule équipé du dispositif de bicarburation afin de s'assurer qu'il correspond toujours à celui agréé cinq ans auparavant.

En l'absence de modifications substantielles du circuit initial et sauf évolution de la réglementation, le renouvellement de l'agrément est accordé pour une nouvelle période de cinq ans.

### C/ Les agréments par type

[16] Ces agréments concernent les dispositifs destinés à être commercialisés sur l'ensemble du territoire.

---

2 Les certificats d'agrément individuel délivrés avant la date de publication de la présente instruction restent valides jusqu'à la date d'expiration de l'agrément.

[17] L'agrément est délivré au constructeur du dispositif qui doit en faire la demande auprès de la direction générale des douanes et droits indirects, bureau de la fiscalité de l'énergie, de l'environnement et lois de finances (F2) : 11 rue des deux Communes, 93558 MONTREUIL Cedex.

Cette demande comporte les indications suivantes :

- une notice descriptive du dispositif de bicarburation établie par le constructeur ;
- s'il n'est pas contenu dans cette notice, l'exposé détaillé des solutions retenues pour satisfaire aux conditions décrites au I du titre III ci-dessus ;
- un schéma de montage et de fonctionnement de l'installation (circuit de carburant et schéma électrique) ;
- le ou les adresses où le prototype en état de fonctionnement peut être examiné ;
- le cas échéant, la liste des sociétés agréées par le constructeur pour la revente et l'installation du dispositif de bicarburation ;
- et tout autre document que l'administration peut juger nécessaire à l'instruction de la demande.

Cette demande donne lieu à un examen matériel du prototype de la série en état de fonctionnement par au moins deux inspecteurs-mécaniciens de l'administration. Les visites techniques sont prescrites par le bureau F2 de la direction générale des douanes et droits indirects. A cette occasion, il peut être procédé à des prélèvements d'échantillons pour contrôle par un laboratoire des douanes, notamment de l'absence de pollution du gazole par le GNR.

[18] La décision d'agrément par type est prise sur la base des rapports établis à la suite de ces visites. Cet agrément comprend les documents suivants :

- le modèle de certificat d'agrément par type<sup>3</sup> tel qu'il figure à l'annexe 3, et qui doit être complété par le constructeur ou l'installateur à chaque équipement de véhicule ;
- la notice descriptive du double circuit de carburant ;
- le schéma descriptif du dispositif.

Cet agrément est accordé pour une période de cinq ans. Il autorise, pendant cette période, la commercialisation du système sur l'ensemble du territoire national.

Chaque dossier d'agrément par type est établi en trois exemplaires :

- le premier est adressé au constructeur. Il lui appartient d'en établir autant de duplicata qu'il est nécessaire pour ses propres installateurs, lesquels remettent aux acquéreurs un exemplaire complété par leurs soins ;
- le second est conservé par l'administration centrale (bureau F2) ;
- le troisième est adressé au chef de la circonscription dans le ressort duquel est installé le titulaire de l'agrément.

---

3 Les certificats d'agrément par type délivrés avant la date de publication de la présente instruction restent valides jusqu'à la date d'expiration de l'agrément.

[19] Il incombe aux constructeurs de respecter un certain nombre d'obligations.

Chaque dispositif doit être livré à l'installateur, accompagné de son certificat d'agrément, selon le modèle figurant en annexe 3.

L'agrément délivré à l'utilisateur est valable cinq ans à partir de la date de l'installation.

Les installateurs agréés par le constructeur bénéficiaire de l'agrément sont soumis à l'obligation d'établir, d'archiver et de produire sur demande de l'administration, un duplicata des certificats d'agrément, délivrés aux acquéreurs du système de bicarburation durant l'année courante, ainsi que lors des trois années précédentes.

Les constructeurs doivent fournir à l'administration centrale (bureau F2), avant le 15 du mois suivant chaque trimestre (période de référence), la liste des utilisateurs par type d'agrément, sous forme électronique ou manuelle. Cette périodicité peut être adaptée, sur demande du constructeur et en accord avec le bureau F2, pour tenir compte du nombre d'installations réalisées par ce constructeur sur la période de référence.

Chaque dispositif, installé sur un véhicule, doit être livré au client final accompagné du certificat d'agrément complété, en seconde partie du document, d'un certificat de montage selon le modèle figurant en annexe 3. Cette attestation doit être assortie de la signature manuscrite de l'installateur.

Une copie du certificat d'agrément et de montage doit toujours être présente dans le véhicule. Tout détenteur d'un tel dispositif doit pouvoir, à la demande des agents des douanes, justifier que cet équipement est agréé.

[20] Dans les trois mois précédant la date d'expiration de l'agrément par type, le constructeur doit adresser une demande de renouvellement de l'agrément auprès de l'administration centrale (bureau F2).

A cette occasion, l'administration demande qu'une visite technique d'un prototype de la série en état de fonctionnement soit de nouveau réalisée.

En l'absence de modifications substantielles du circuit initial et sauf évolution de la réglementation, le renouvellement de l'agrément est accordé pour une nouvelle période de cinq ans.

Cette décision est transmise au constructeur par l'administration et celui-ci doit transmettre cette information aux utilisateurs du dispositif concerné.

Ce renouvellement d'agrément peut faire l'objet de contrôles ponctuels de la part du service des douanes chez ces utilisateurs.

Dans le cas où le renouvellement n'est pas accordé, l'agrément par type est retiré et le dispositif concerné ne peut plus être commercialisé. Les constructeurs ont l'obligation d'en informer les utilisateurs qui, lorsque leur propre agrément est expiré, doivent solliciter le renouvellement de celui-ci auprès de la direction régionale des douanes et droits indirects territorialement compétente. Le traitement de cette demande est effectué selon les modalités prévues pour l'agrément des dispositifs individuels (cf. supra point II-B).

## D/ Suivi du dispositif et des agréments

[21] L'administration des douanes et droits indirects se charge de vérifier le bon fonctionnement des dispositifs, notamment lors des demandes d'agrément et de leur renouvellement.

Cependant, la plus grande attention doit être apportée par les utilisateurs au règlement des problèmes techniques et au bon fonctionnement des dispositifs agréés.

Un fonctionnement défectueux du système d'alimentation, la présence de colorant et d'agent traceur dans le réservoir de gazole classique et le non-respect des caractéristiques techniques susmentionnées constituent des infractions douanières et peuvent, notamment, conduire au retrait de l'agrément.

## **TITRE IV – PROCEDURE APPLICABLE AUX VEHICULES EQUIPES D'UN SYSTEME ELECTRONIQUE EMBARQUE (SCCC)**

[22] L'objectif des systèmes de comptabilisation de la consommation de gazole par les engins équipant les véhicules visés aux titres I et II de cette instruction est d'enregistrer la consommation de gazole utilisé à d'autres fins que la propulsion du véhicule. L'enregistreur doit exclusivement comptabiliser le volume de gazole utilisé pour les travaux statiques. Les données sont ensuite transmises annuellement à l'administration des douanes et droits indirects, via un organisme indépendant agréé, qu'elle a préalablement désigné, afin de permettre le remboursement du différentiel de TICPE.

Les systèmes électroniques embarqués (SCCC) sont soumis à des caractéristiques techniques et à une procédure d'agrément spécifique.

### **I- Caractéristiques techniques**

[23] Ces systèmes doivent comporter :

[24] Un dispositif embarqué permettant de comptabiliser et d'enregistrer électroniquement les périodes de travail statique ainsi que la consommation associée. Ce système doit être caractérisé par un niveau de fiabilité et de sécurité garantissant l'impossibilité d'enregistrer des périodes de circulation ou de fonctionnement du moteur qui ne seraient pas uniquement dédiées aux travaux au cours desquels l'outil de travail est utilisé.

Le comptage du carburant ne doit pouvoir être effectué que lorsqu'au moins trois conditions sont remplies pour empêcher toute mise en mouvement du véhicule. Par exemple :

- le frein de parking serré ;
- la prise de force enclenchée ;
- la boîte de vitesse au point mort ; etc.

Le montage et démontage de ce système ne peuvent être réalisés que par le constructeur du camion ou un concessionnaire de la marque. Il ne doit permettre aucune manipulation ou intervention du conducteur du camion.

[25] Un dispositif informatique doit permettre de récupérer et de stocker ces informations. Celles-ci doivent rester en mémoire dans l'appareil, pendant une période minimale de trois ans, à laquelle s'ajoute l'année en cours. Ce dispositif doit être inviolable et les données enregistrées ne peuvent en aucun cas être modifiables. Les données collectées sont les suivantes :

- coordonnées du propriétaire ;
- immatriculation du véhicule ;
- type de véhicule ;
- nature de l'engin ;
- jours et heures de travail statique ;
- temps de consommation ;
- consommation de carburant.

Les données recueillies doivent être cryptées.

[26] Ces données sont récupérées annuellement par un organisme indépendant agréé qui assure leur transfert vers l'administration des douanes et droits indirects et l'utilisateur. Ce dernier peut alors présenter, annuellement, une demande de remboursement du différentiel de taxation, établie selon un modèle mis à la disposition par l'administration.

[27] La circulaire n° 14-019 du 29 avril 2014 (annexe 4) détaille les spécifications techniques, notamment métrologiques, applicables pour le développement de systèmes de comptabilisation de la consommation annuelle de gazole des équipements de travail installés sur les camions. Cette circulaire reprend les exigences réglementaires applicables à ces systèmes.

## **II- Procédure d'agrément**

[28] L'agrément de ces systèmes est délivré au constructeur du dispositif qui doit en faire la demande auprès de la direction générale des douanes et droits indirects, bureau de la fiscalité de l'énergie, de l'environnement et lois de finances (F2) : 11 rue des deux Communes, 93588 MONTREUIL Cedex.

Cette demande comporte les indications suivantes :

- une notice descriptive du dispositif établie par le constructeur ;
- s'il n'est pas contenu dans la notice, l'exposé détaillé des solutions retenues pour satisfaire aux conditions décrites précédemment ;
- la ou les adresses où le prototype en état de fonctionnement peut être examiné ;
- le cas échéant, la liste des sociétés agréées par le constructeur pour la revente et l'installation du dispositif ;
- et tout autre document que l'administration peut juger nécessaire à l'instruction de la demande.

A l'issue de l'examen du dossier et du dispositif en fonctionnement, la direction générale des douanes et droits indirects procède à l'agrément du système, dès lors que les conditions énoncées dans la présente instruction et la circulaire n° 14-019 du 29 avril 2014, sont remplies.

Cet agrément est accordé pour une période de dix ans. Il autorise, pendant cette période, la commercialisation du système sur l'ensemble du territoire national. En contrepartie, le concepteur s'engage à apporter toutes les modifications qui pourraient s'avérer indispensables au bon fonctionnement du système, notamment en cas de défaillance dûment constatée. Dans le cas contraire, l'administration des douanes et droits indirects peut retirer le bénéfice de l'agrément, pour le système concerné, et refuser le remboursement pour les véhicules équipés de ce système.