

**FR**

**FR**

**FR**



COMMISSION EUROPÉENNE

Bruxelles, le 4.10.2010  
COM(2010) 542 final

2010/0271 (COD)

Proposition de

**RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**

**Règlement (UE) n°.../2010 du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles**

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

EN

{SEC(2010) 1151}  
{SEC(2010) 1152}

## EXPOSÉ DES MOTIFS

### 1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

#### • Motivation et objectifs de la proposition

L'appellation «véhicules de catégorie L» recouvre une vaste gamme de types différents de véhicules à deux, trois ou quatre roues, comme les cyclomoteurs ou les motocycles à deux ou trois roues et les motocycles avec side-car. En ce qui concerne les véhicules à quatre roues, aussi appelés quadricycles, les exemples courants sont les quads et les voiturettes.

À l'heure actuelle, c'est la directive 2002/24/CE<sup>21</sup> du Parlement européen et du Conseil (la «directive-cadre») qui définit les exigences pour la réception par type des véhicules neufs de catégorie L. En outre, un certain nombre de directives, visées dans la directive-cadre, établissent des exigences techniques détaillées relatives aux véhicules de catégorie L.

La Commission a mis en lumière différentes préoccupations importantes liées aux dispositions existantes concernant la réception par type des véhicules neufs de catégorie L, auxquelles des réponses doivent être apportées:

- la complexité de la réglementation;
- le niveau des émissions et leur part croissante dans l'ensemble des émissions des transports routiers, globalement en baisse;
- les aspects de sécurité fonctionnelle liés aux exigences pour la réception de ces véhicules,
- le vide juridique concernant les véhicules équipés de nouvelles technologies;
- la vente et l'immatriculation de certains véhicules, systèmes, composants et entités techniques importés sur le marché de l'UE qui ne sont pas conformes aux exigences actuelles de réception par type en matière de sécurité fonctionnelle des véhicules et/ou de protection de l'environnement.

#### • Dispositions en vigueur dans le domaine de la proposition

- La directive-cadre 2002/24/CE du Parlement européen et du Conseil<sup>1</sup>
- Les directives:  
93/14/CEE<sup>2</sup> 93/30/CEE<sup>3</sup> 93/33/CEE<sup>4</sup> 93/93/CEE<sup>5</sup> 95/1/CE<sup>6</sup>

---

<sup>1</sup> JO L 124 du 9.5.2002, p. 1.

<sup>2</sup> JO L 121 du 15.5.93, p. 1.

<sup>3</sup> JO L 188 du 29.7.93, p. 1.

<sup>4</sup> JO L 188 du 29.7.93, p. 32.

<sup>5</sup> JO L 311 du 14.12.1993, p. 76.

<sup>6</sup> JO L 52 du 8.3.1995, p. 1.

97/24/CE<sup>7</sup> 2000/7/CE<sup>8</sup> 2002/51/CE<sup>9</sup> 2009/62/CE<sup>10</sup> 2009/67/CE<sup>11</sup>  
2009/78/CE<sup>12</sup> 2009/79/CE<sup>13</sup> 2009/80/CE<sup>14</sup> 2009/139/CE<sup>15</sup>

Le projet «CARS 21»<sup>16</sup> s'est intéressé à la législation relative à la réception par type. Lancée en 2005, cette initiative visait à procéder à un réexamen stratégique et réglementaire du secteur automobile en vue de conseiller la Commission sur les politiques futures dans ce domaine. L'une des raisons de la mise en place de «CARS 21» était l'inquiétude, exprimée par des acteurs concernés de l'industrie automobile, que le coût cumulé de la réglementation ait une incidence négative sur la compétitivité et renchérisse inutilement les véhicules. Le rapport final de CARS 21<sup>17</sup> conclut que, si la majeure partie de la législation en vigueur doit être maintenue dans un souci de protection des citoyens et de l'environnement, des travaux de simplification devraient être entrepris pour rationaliser l'arsenal réglementaire et œuvrer à l'harmonisation internationale des exigences à respecter. La Commission a planifié l'opération de simplification dans son «Deuxième rapport sur la mise en œuvre de la stratégie de simplification de l'environnement réglementaire»<sup>18</sup>. Toute initiative envisagée doit être conforme à cette stratégie.

Dans l'esprit de la stratégie européenne sur la qualité de l'air<sup>19</sup>, l'Union européenne a rendu de plus en plus strictes les normes applicables aux émissions des véhicules à moteur, en particulier en ce qui concerne les hydrocarbures, le monoxyde de carbone, les oxydes d'azote et les particules. Il en va de même pour le présent cadre réglementaire proposé concernant les véhicules de catégorie L.

Les mesures relatives à la réception de ce cadre réglementaire sont également conformes au programme d'action européen pour la sécurité routière 2011-2020 et à la charte européenne de la sécurité routière 2000-2010<sup>20</sup>. La charte visait à diminuer de moitié la mortalité routière à l'horizon 2010. Malheureusement, les conducteurs de véhicules de catégorie L constituent un groupe vulnérable, caractérisé par les taux de mortalité et de blessures les plus élevés de tous les usagers de la route.

Enfin, la proposition reprend aussi un certain nombre de dispositions de la décision n° 768/2008/CE<sup>21</sup> du Parlement européen et du Conseil relative à un cadre commun pour la commercialisation des produits, afin d'améliorer la mise en œuvre et l'application du nouveau règlement. Ces dispositions précisent les responsabilités des opérateurs économiques dans la chaîne d'approvisionnement, ainsi que des autorités de surveillance du marché concernées, notamment pour la surveillance postérieure à la mise sur le marché et le contrôle des produits entrant sur le marché de l'Union européenne. Par ailleurs, les

---

7 JO L 226 du 18.8.1997, p. 1.

8 JO L 106 du 3.5.2000, p. 1.

9 JO L 252 du 20.9.2002, p. 20.

10 JO L 198 du 30.7.2009, p. 20.

11 JO L 222 du 25.8.2009, p. 1.

12 JO L 231 du 3.9.2009, p. 8.

13 JO L 201 du 1.8.2009, p. 29.

14 JO L 202 du 4.8.2009, p. 16.

15 JO L 322 du 9.12.2009, p. 3.

16 <http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/pagesbackground/competitiveness/cars21.htm>.

17 <http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/pagesbackground/competitiveness/cars21finalreport.pdf>.

18 COM(2008) 33 final du 30.1.2008, proposition n° 49, p. 32.

19 <http://ec.europa.eu/environment/archives/cafe/general/keydocs.htm>.

20 <http://www.erscharter.eu/fr/node>.

21 JO L 218 du 13.8.2008, p. 82.

exigences applicables aux organismes ou organisations auxquels les États membres peuvent déléguer des tâches d'évaluation de véhicules, de systèmes, de composants ou d'entités techniques sont renforcées de manière à garantir l'existence de conditions de concurrence équitables et à éviter les distorsions de concurrence qui pourraient découler de l'application de niveaux différents de rigueur et de performance par ces organismes ou organisations externes lorsqu'ils procèdent à des essais, des inspections et des évaluations de véhicules, de systèmes, de composants ou d'entités techniques à réceptionner.

## 2. CONSULTATION DES PARTIES INTERESSEES ET ANALYSE D'IMPACT

### • Consultation des parties intéressées

La Commission européenne a lancé une consultation publique visant à recueillir les avis des parties intéressées sur ses projets de propositions pour une nouvelle législation relative à la réception des véhicules de catégorie L. Un document de consultation<sup>22</sup> a été publié pour décrire le contexte de l'initiative et inviter les intéressés à donner leur avis sur le nouveau cadre destiné à remplacer la réglementation existante.

La consultation publique s'adressait aux intervenants les plus susceptibles d'être concernés par la proposition de nouvelle réglementation, dont les autorités compétentes en matière de réception des États membres, les constructeurs, les fournisseurs et les consommateurs. Le document a été publié en anglais, en français et en allemand sur un site internet spécifiquement réalisé à cet effet.

La Commission européenne a accusé réception de toutes les réponses à la consultation et les a mises à la disposition du public<sup>23</sup>.

#### Méthodes de consultation utilisées, principaux secteurs visés et profil général des répondants

Durant l'élaboration de la proposition, la Commission a consulté les parties concernées de différentes façons:

La consultation publique a eu lieu du 22 décembre 2008 au 27 février 2009 sur l'internet et a porté sur les différents aspects de la proposition susceptibles de prêter à controverse. Des réponses ont été reçues des États membres, de constructeurs de véhicules de catégorie L et de fabricants de composants, d'organisations de transport, d'associations représentatives des utilisateurs, d'autres organisations non gouvernementales et de citoyens.

Les éléments de la proposition envisagée ont été examinés lors de plusieurs réunions du groupe de travail de la Commission (MCWG)<sup>24</sup> sur les véhicules de catégorie L.

Enfin, de nombreuses réunions bilatérales avec des acteurs concernés ont permis à ces derniers d'exprimer librement leurs points de vue.

---

<sup>22</sup> [http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/consultation/2\\_3\\_wheelers/index.htm](http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/consultation/2_3_wheelers/index.htm).

<sup>23</sup> [http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/consultation/2\\_3\\_wheelers/contributions.htm](http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/consultation/2_3_wheelers/contributions.htm).

### Synthèse des réponses reçues et de la façon dont elles ont été prises en compte

La Commission a reçu 57 réponses à la consultation sur l'internet. Les acteurs concernés ont soulevé un certain nombre de questions. Les résultats de la consultation publique ont été résumés dans un rapport<sup>24</sup>, puis présentés et examinés le 29 juin 2009 lors de la réunion du groupe de travail de la Commission sur les véhicules de catégorie L (MCWG), durant laquelle tous les acteurs concernés ont été invités à formuler des observations.

L'analyse d'impact accompagnant la présente proposition rend compte de l'ensemble des aspects soulevés et détaille la manière dont ils ont été pris en considération.

- **Analyse d'impact**

Pour chacun des principaux aspects de la proposition, différentes options ont été analysées en détaillant leurs avantages et inconvénients possibles sur les plans économique, environnemental, social et sécuritaire. L'étude a tenu compte d'aspects tant quantitatifs que qualitatifs. Les différentes options ont ensuite été comparées pour retenir une solution privilégiée ou une combinaison logique de deux solutions privilégiées, choix qui a ensuite été décrit. Ces solutions préconisées constituent les lignes de force du nouveau règlement-cadre proposé.

Le projet de rapport a été examiné par le comité d'analyse d'impact, dont les recommandations d'amélioration ont été prises en compte autant que possible dans la rédaction du rapport final. L'avis du comité d'analyse d'impact sur le rapport est publié parallèlement à la présente proposition, de même que le rapport final d'analyse d'impact et son résumé.

### **3. ÉLÉMENTS JURIDIQUES DE LA PROPOSITION**

- **Base juridique**

La proposition est fondée sur l'article 114 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE).

- **Principe de subsidiarité**

Avant la mise en place d'un système européen de réception par type pour les véhicules de catégorie L, les normes applicables étaient définies par les États membres. Les législations nationales n'étaient souvent pas identiques et les constructeurs désireux de commercialiser des véhicules, des systèmes, des composants ou des entités techniques sur plusieurs marchés devaient alors modifier leur production en fonction de l'État membre auquel celle-ci était destinée et faire procéder à des essais dans chaque État membre concerné, ce qui leur coûtait du temps et de l'argent. Les divergences entre les règles nationales faisaient par conséquent obstacle au commerce et avaient un effet négatif sur la mise en place et le fonctionnement du marché intérieur.

---

<sup>24</sup> [http://circa.europa.eu/Public/irc/enterprise/automotive/library?l=/mcwg\\_motorcycle&vm=detailed&sb=Title](http://circa.europa.eu/Public/irc/enterprise/automotive/library?l=/mcwg_motorcycle&vm=detailed&sb=Title).

<sup>25</sup> [http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/consultation/2\\_3\\_wheelers/results\\_report.pdf](http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/consultation/2_3_wheelers/results_report.pdf).

Il était dès lors nécessaire d'adopter des directives au niveau européen, en particulier pour répondre aux préoccupations, exprimées dans l'UE tout entière, concernant la sécurité et les effets néfastes pour la santé et l'environnement de la pollution atmosphérique. Chaque État membre peut, localement, prendre des mesures pour maîtriser les émissions élevées concentrées en milieu urbain, mais, dans leur ensemble, les émissions ne s'arrêtent pas aux frontières nationales. À cette problématique transeuropéenne ne peuvent répondre que des mesures harmonisées au niveau de l'UE. La directive-cadre 2002/24/CE<sup>1</sup>, fondée sur l'article 95 du traité instituant la Communauté européenne, a été adoptée dans ce but et visait à créer un marché intérieur tout en garantissant un niveau élevé de protection de la santé, de la sécurité et de l'environnement. Le raisonnement est toujours valable aujourd'hui: une action au niveau de l'UE est nécessaire pour éviter la fragmentation du marché intérieur et assurer un niveau élevé et uniforme de protection dans toute l'Europe.

La législation de l'UE présente également l'avantage de permettre aux entreprises de réaliser des économies d'échelle grâce à l'harmonisation des prescriptions à respecter: les constructeurs peuvent fabriquer les véhicules, systèmes, composants ou entités techniques pour l'ensemble du marché européen, sans devoir les adapter pour obtenir la réception nationale dans chaque État membre. De même, l'adaptation du cadre réglementaire au progrès technique garantira l'égalité des conditions de concurrence pour les constructeurs en ce qui concerne les technologies nouvelles. Les consommateurs bénéficieront de véhicules, systèmes, composants et entités techniques moins chers, les prix étant constamment sous pression du fait de la concurrence à l'échelle de l'UE.

Enfin, les mesures de renforcement de la surveillance du marché contribueront à faire en sorte que les mêmes règles s'appliquent à tous les constructeurs qui commercialisent des véhicules, systèmes, composants ou entités techniques sur le marché de l'UE ou sont responsables de leur mise en service; elles ont également pour but de garantir que les exigences de réception en matière de protection de l'environnement et de sécurité des véhicules soient effectivement appliquées.

- **Principe de proportionnalité**

La proposition est conforme au principe de proportionnalité parce qu'elle ne va pas au-delà de ce qui est nécessaire pour atteindre l'objectif d'assurer le bon fonctionnement du marché intérieur, tout en offrant un haut niveau de sécurité publique et de protection de l'environnement.

- **Choix des instruments**

Le recours à un règlement-cadre est jugé approprié car il donne l'assurance requise du respect des dispositions sans nécessiter de transposition dans la législation des États membres.

La proposition a recours à «l'approche à plusieurs niveaux», qui a été introduite initialement à la demande du Parlement européen et est utilisée pour d'autres actes législatifs dans le domaine de la réception UE par type des véhicules à moteur. Cette approche prévoit un processus législatif en trois étapes:

- les dispositions essentielles et le champ d'application sont établis par le Parlement européen et le Conseil dans un règlement fondé sur l'article 114 du TFUE, selon la procédure législative ordinaire,

- les prescriptions techniques découlant des dispositions essentielles sont définies dans trois actes délégués (article 290) adoptés par comitologie:
  - 1) un règlement établissant des exigences en matière de performance environnementale et de performance de propulsion, portant sur les aspects suivants:
    - la compatibilité électromagnétique;
    - les procédures d’essais environnementaux relatives aux émissions d’échappement, aux émissions par évaporation, aux émissions de gaz à effet de serre et à la consommation de carburant;
    - la vitesse maximale par construction, le couple maximal et la puissance maximale nette du moteur;
    - le niveau sonore;
  - 2) un règlement établissant des exigences relatives à la sécurité fonctionnelle des véhicules et aux aspects connexes, portant sur les points suivants:
    - les avertisseurs acoustiques;
    - le freinage, notamment les systèmes d’antiblocage des roues et de freinage combiné;
    - la sécurité électrique;
    - les dispositifs de protection avant et arrière;
    - les vitrages, essuie-glaces et lave-glaces ainsi que les dispositifs de dégivrage et de désembuage;
    - l’identification des commandes, témoins et indicateurs;
    - l’installation des dispositifs d’éclairage et de signalisation lumineuse;
    - la visibilité arrière;
    - les ancrages des ceintures de sécurité et les ceintures de sécurité;
    - les pneumatiques;
    - les systèmes de protection des occupants du véhicule, y compris les aménagements intérieurs, appuie-têtes et portières;
    - la limitation par construction de la vitesse du véhicule;
    - l’intégrité de la structure du véhicule;
  - 3) un règlement relatif aux exigences de construction des véhicules, portant sur les aspects suivants:



- les mesures contre la manipulation;
  - les dispositifs d’attelage et de fixation;
  - les dispositifs de protection contre un emploi non autorisé;
  - les saillies extérieures;
  - le stockage de carburant;
  - les plateformes de chargement;
  - les masses et dimensions;
  - les systèmes de diagnostic embarqués;
  - les dispositifs de retenue et repose-pieds pour les passagers;
  - les informations sur l’entretien et la réparation;
  - l’emplacement pour le montage de la plaque d’immatriculation arrière;
  - les béquilles;
  - le marquage réglementaire;
- un acte d’exécution (article 291) détaillera les dispositions d’ordre administratif, concernant notamment la fiche de renseignements, les définitions de la fiche de réception, le certificat de conformité et les exigences liées à la conformité de la production, etc.

#### **4. INCIDENCE BUDGETAIRE**

La proposition envisagée de règlement-cadre n’aura pas d’incidence sur le budget de l’Union européenne en ce qui concerne les deux premières phases de réduction des émissions (Euro 4 et 5 pour les motocycles, et Euro 3 et 4 pour toutes les autres catégories de véhicules de catégorie L). La troisième phase inclura le passage à la norme Euro 6 pour les motocycles et à la norme Euro 5 pour toutes les autres catégories de véhicules de catégorie L (cyclomoteurs, tricycles et quadricycles). Ces valeurs limites d’émissions sont strictement équivalentes à celles de la norme Euro 5 pour les voitures particulières. Une étude supplémentaire sur les incidences environnementales est prévue afin de déterminer les conséquences environnementales à court terme des phases Euro 3, 4 et 5, et de vérifier si la phase Euro 6 est appropriée dans le délai imparti. L’étude sera réalisée au cours de la période 2016-2017 et sera financée sur le budget de la Commission.

#### **5. INFORMATIONS SUPPLEMENTAIRES**

L’acte proposé porte sur des questions concernant l’Espace économique européen (EEE) et doit donc être étendu à celui-ci.

Proposition de

**RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**

**Règlement (UE) n°.../2010 du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles**

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

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,  
vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 114,  
vu la proposition de la Commission européenne,  
après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,  
vu l'avis du Comité économique et social européen<sup>26</sup>,  
vu l'avis du Comité des régions<sup>27</sup>,  
statuant conformément à la procédure législative ordinaire,  
considérant ce qui suit:

- (1) Le marché intérieur comprend un espace sans frontières intérieures dans lequel la libre circulation des biens, des personnes, des services et des capitaux doit être assurée. À cette fin, un système élaboré de réception CE par type pour les véhicules à deux ou trois roues a été mis en place par la directive 2002/24/CE du Parlement européen et du Conseil du 18 mars 2002 relative à la réception de ces véhicules<sup>1</sup>. Les mêmes principes devraient continuer à s'appliquer dans le cadre du présent règlement, ainsi que des actes délégués et d'exécution qui s'y rapportent.
- (2) Le système de réception UE par type vise à permettre à tous les États membres de confirmer que chaque type de véhicule a été soumis aux vérifications prévues par le présent règlement, ainsi que par les actes délégués et d'exécution qui s'y rapportent, et que le constructeur a obtenu une fiche de réception. Il contraint en outre les constructeurs à délivrer un certificat de conformité pour chaque véhicule produit conformément à la réception par type. Lorsqu'un véhicule est accompagné de ce certificat, il peut être vendu et immatriculé afin d'être utilisé sur tout le territoire de l'Union.
- (3) Le présent règlement vise à définir des règles harmonisées pour la réception des véhicules de catégorie L dans le but de garantir le fonctionnement du marché intérieur.

---

<sup>26</sup> JO L [...] du [...], p. [...].

<sup>27</sup> JO L [...] du [...], p. [...].

Les véhicules de catégorie L sont des véhicules à deux, trois ou quatre roues tels que les deux-roues motorisés, les tricycles motorisés, les quads routiers et les voiturettes. Il s'agit également de simplifier la réglementation existante, de ramener à des proportions plus appropriées la part de ces véhicules dans l'ensemble des émissions des transports routiers, d'améliorer le niveau général de sécurité, de suivre les progrès techniques et de renforcer les règles relatives à la surveillance du marché.

- (4) La directive 2002/24/CE et ses directives particulières ont fait l'objet de nombreuses modifications importantes. Par souci de clarté, de rationalisation et de simplification, il convient d'abroger la directive 2002/24/CE et ses directives particulières pour les remplacer par un règlement unique, assorti d'un petit nombre d'actes délégués et d'exécution. Le recours à un règlement permet que les dispositions soient directement applicables et soient modifiées de manière plus rapide et plus efficiente, pour mieux tenir compte des progrès techniques.
- (5) Afin de simplifier la législation relative à la réception par type conformément aux recommandations du rapport CARS 21 («Un cadre réglementaire concurrentiel pour le secteur automobile au XXI<sup>e</sup> siècle»<sup>28</sup>), il convient d'abroger chacune des directives particulières, sans pour autant abaisser le niveau de protection. Les exigences définies dans ces directives devraient être reprises dans le présent règlement ou ses actes délégués et être remplacées, selon le cas, par des références aux règlements correspondants de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (CEE-ONU), tels qu'ils ont été intégrés dans le droit de l'Union en application de l'article 4 de la décision 97/836/CE du Conseil du 27 novembre 1997 en vue de l'adhésion de l'Union européenne à l'accord de la Commission économique pour l'Europe. Celui-ci concerne l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables aux véhicules à roues, aux systèmes, aux composants ou aux entités techniques susceptibles d'être montés ou utilisés sur un véhicule à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions («accord révisé de 1958»)<sup>29</sup>. Afin de réduire les charges administratives découlant de la procédure de réception par type, il convient de permettre aux constructeurs d'obtenir la réception par type conformément au présent règlement, le cas échéant, directement selon les règlements pertinents de la CEE-ONU<sup>30</sup> visés dans les annexes du présent règlement et dans les différents actes délégués.
- (6) Par conséquent, les règlements de la CEE-ONU et leurs amendements, auxquels l'Union européenne adhère en application de la décision 97/836/CE, devraient être intégrés dans la procédure de réception UE par type, soit en tant qu'exigences pour la réception UE par type de véhicules, soit pour se substituer à la législation de l'UE existante. En particulier, lorsque l'Union décide d'intégrer un règlement de la CEE-ONU dans les prescriptions applicables à la réception UE par type pour remplacer une législation de l'UE existante, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter les adaptations nécessaires du présent règlement ou les actes d'exécution requis.

---

<sup>28</sup> COM(2007) 22 final.

<sup>29</sup> JO L 346 du 17.12.1997, p. 78.

<sup>30</sup> <http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29pub/wp29pub2002f.pdf>.

- (7) Le présent règlement devrait définir des exigences de fond en matière de protection de l'environnement et de sécurité fonctionnelle des véhicules. Les principaux éléments du règlement reposent sur les résultats d'une analyse d'impact<sup>31</sup> qui a permis d'étudier les différentes possibilités d'action en détaillant les possibles avantages et inconvénients sur les plans économique, environnemental, social et sécuritaire. L'étude a tenu compte d'aspects tant quantitatifs que qualitatifs. Après comparaison des différentes options et sélection des solutions à privilégier, celles-ci ont été retenues pour constituer la trame du présent règlement.
- (8) La réalisation des objectifs du présent règlement ne saurait être compromise par le montage de certains systèmes, composants ou entités techniques après la vente, l'immatriculation ou la mise en service des véhicules. Par conséquent, des mesures appropriées devraient être prises pour faire en sorte que les systèmes, composants ou entités techniques qui peuvent être montés sur des véhicules et qui sont susceptibles de compromettre gravement le fonctionnement de systèmes essentiels pour la protection de l'environnement ou la sécurité fonctionnelle fassent l'objet d'un contrôle préalable par une autorité compétente en matière de réception avant leur vente, leur immatriculation ou leur mise en service.
- (9) La directive 95/1/CE du Parlement européen et du Conseil du 2 février 1995 relative à la vitesse maximale par construction, ainsi qu'au couple maximal et à la puissance maximale nette du moteur des véhicules à moteur à deux ou trois roues<sup>6</sup> a donné la possibilité aux États membres de refuser l'immatriculation initiale et toute immatriculation ultérieure, sur leur territoire, des véhicules d'une puissance maximale nette supérieure à 74 kW. Plusieurs études scientifiques n'ont toutefois pas pu confirmer la corrélation présumée entre la sécurité et la limitation de la puissance absolue. Pour cette raison et afin de lever des obstacles internes au commerce sur le marché de l'Union, il convient dès lors de ne plus maintenir cette possibilité. D'autres mesures de sécurité plus efficaces devraient être prévues afin de contribuer à réduire le grand nombre de décès et de blessures chez les conducteurs de deux-roues motorisés dans des accidents de la route au sein de l'Union.
- (10) Le présent règlement définit un ensemble d'exigences spécifiques en matière de sécurité et de protection de l'environnement. Il est donc important d'adopter des dispositions visant à garantir que, lorsqu'un véhicule présente un risque grave pour les usagers ou l'environnement, le constructeur ou tout autre opérateur économique de la chaîne d'approvisionnement prenne des mesures de protection efficaces, y compris le rappel de véhicules, au sens de l'article 20 du règlement n° 765/2008/CE du Parlement européen et du Conseil du 9 juillet 2008 fixant les prescriptions relatives à l'accréditation et à la surveillance du marché pour la commercialisation des produits<sup>32</sup>. Dès lors, les autorités compétentes en matière de réception devraient pouvoir déterminer si ces mesures sont suffisantes ou non.
- (11) Afin de simplifier la législation en matière de réception et d'accélérer son adoption, une approche réglementaire nouvelle a été introduite dans la législation de l'UE relative à la réception par type des véhicules, selon laquelle le législateur établit uniquement les règles et principes fondamentaux dans le cadre de la procédure législative ordinaire et délègue à la Commission l'adoption des prescriptions

---

<sup>31</sup> [... insérer le lien à la publication]

<sup>32</sup> JO L 218 du 13.8.2008, p. 30.

techniques plus détaillées. En ce qui concerne les exigences de fond, il convient dès lors que le présent règlement établisse seulement les dispositions essentielles en matière de sécurité fonctionnelle et de protection de l'environnement, et qu'il délègue à la Commission le pouvoir d'adopter les prescriptions techniques.

- (12) Il convient d'améliorer la surveillance du marché dans le secteur automobile, en particulier en ce qui concerne les véhicules de catégorie L, en renforçant les dispositions régissant la conformité de la production et en spécifiant les obligations incombant aux opérateurs économiques de la chaîne d'approvisionnement. En particulier, le rôle et les responsabilités des autorités des États membres compétentes en matière de réception et de surveillance du marché devraient être clarifiés, et les prescriptions concernant la compétence, les obligations et les performances des services techniques chargés de procéder à la réception par type devraient être renforcées. Le respect des exigences en matière de réception par type et de conformité de la production définies par la réglementation applicable au secteur automobile devrait demeurer la responsabilité principale des autorités compétentes en matière de réception, la surveillance du marché pouvant être une compétence partagée entre plusieurs autorités nationales.
- (13) Pour prévenir les abus, toute procédure simplifiée pour les véhicules produits en petites séries devrait être restreinte aux cas où la production est très limitée. Il convient, par conséquent, de définir avec précision la notion de petite série, d'après le nombre de véhicules vendus, immatriculés ou mis en service.
- (14) Afin de garantir que la procédure permettant de contrôler la conformité de la production a été mise en œuvre correctement et fonctionne de manière appropriée, les constructeurs devraient être régulièrement soumis à des vérifications par l'autorité compétente ou par un service technique dûment qualifié désigné à cette fin.
- (15) Les États membres devraient établir des règles relatives aux sanctions applicables en cas de violation des dispositions du présent règlement et veiller à ce qu'elles soient mises en œuvre. Ces sanctions devraient être effectives, proportionnées et dissuasives.
- (16) L'article 291 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne dispose que les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission sont établis au préalable dans des règlements adoptés conformément à la procédure législative ordinaire. Dans l'attente de l'adoption de ces nouveaux règlements, la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission<sup>33</sup> continue de s'appliquer, exception faite de la procédure de réglementation avec contrôle, qui n'est plus applicable.
- (17) La Commission devrait avoir le pouvoir d'adopter des actes délégués, conformément à l'article 290 du traité FUE, en ce qui concerne la sécurité fonctionnelle et la performance environnementale, les essais, l'accès aux informations sur la réparation et l'entretien, ainsi que la désignation de services techniques et les tâches spécifiques que ceux-ci sont autorisés à effectuer, afin de compléter ou de modifier certains éléments non essentiels d'actes législatifs par des dispositions d'application générale. Cette délégation de pouvoir ne devrait pas s'étendre à la modification des dates

---

<sup>33</sup> JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

d'application fixées à l'annexe IV ou des valeurs limites d'émission définies à l'annexe VI. Il convient que ces dates ou valeurs soient modifiées selon la procédure législative ordinaire visée à l'article 114 du traité FUE.

- (18) La Commission devrait avoir le pouvoir d'adopter un acte d'exécution conformément à l'article 291 du traité, de manière à établir des conditions uniformes pour la mise en œuvre du présent règlement en ce qui concerne la liste des informations à soumettre dans la demande de réception par type, les procédures de réception par type, les modèles de plaques supplémentaires du constructeur, les fiches de réception UE par type, la liste des réceptions par type délivrées, le système de numérotation des réceptions UE par type et les procédures visant à assurer la conformité de la production. Concernant ces éléments, il est impératif que des conditions uniformes de mise en œuvre existent dans les États membres afin de garantir le bon fonctionnement du marché intérieur, en facilitant la reconnaissance mutuelle des décisions administratives prises dans les différents États membres – en particulier les réceptions par type – et l'acceptation des documents émis par les constructeurs (en particulier les certificats de conformité).
- (19) Étant donné que l'objectif d'harmonisation pleine et entière du marché intérieur par l'instauration d'un système obligatoire de réception UE par type pour les véhicules de catégorie L ne peut pas être réalisé de manière suffisante par les États membres et peut donc, en raison des dimensions de l'action, être mieux réalisé au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité. Conformément au principe de proportionnalité, le présent règlement ne va pas au-delà de ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif.
- (20) Les directives suivantes devraient être abrogées:
- la directive 2009/139/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 novembre 2009 relative aux inscriptions réglementaires des véhicules à moteur à deux ou trois roues<sup>34</sup>;
  - la directive 2009/80/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 juillet 2009 relative à l'identification des commandes, témoins et indicateurs des véhicules à moteur à deux ou trois roues<sup>35</sup>;
  - la directive 2009/79/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 juillet 2009 relative au dispositif de retenue pour passagers des véhicules à moteur à deux roues (version codifiée)<sup>36</sup>;
  - la directive 2009/78/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 juillet 2009 relative à la béquille des véhicules à moteur à deux roues<sup>37</sup>;
  - la directive 2009/67/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 juillet 2009 relative à l'installation des dispositifs d'éclairage et de

---

<sup>34</sup> JO L 322 du 9.12.2009, p. 3.

<sup>35</sup> JO L 202 du 4.8.2009, p. 16.

<sup>36</sup> JO L 201 du 1.8.2009, p. 29.

<sup>37</sup> JO L 231 du 3.9.2009, p. 8.

signalisation lumineuse sur les véhicules à moteur à deux ou trois roues<sup>38</sup>;

- la directive 2009/62/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 juillet 2009 relative à l'emplacement pour le montage de la plaque d'immatriculation arrière des véhicules à moteur à deux ou trois roues<sup>39</sup>;
- la directive 2002/51/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 juillet 2002 relative à la réduction du niveau des émissions de polluants provenant de véhicules à moteur à deux ou trois roues et modifiant la directive 97/24/CE<sup>40</sup>;
- la directive 2002/24/CE du Parlement européen et du Conseil du 18 mars 2002 relative à la réception des véhicules à moteur à deux ou trois roues et abrogeant la directive 92/61/CEE du Conseil<sup>41</sup>;
- la directive 2000/7/CE du Parlement européen et du Conseil du 20 mars 2000 relative à l'indicateur de vitesse des véhicules à moteur à deux ou trois roues et modifiant la directive 92/61/CEE du Conseil relative à la réception des véhicules à moteur à deux ou trois roues<sup>42</sup>;
- la directive 97/24/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 1997 relative à certains éléments ou caractéristiques des véhicules à moteur à deux ou trois roues<sup>43</sup>;
- la directive 95/1/CE du Parlement européen et du Conseil du 2 février 1995 relative à la vitesse maximale par construction, ainsi qu'au couple maximal et à la puissance maximale nette du moteur des véhicules à moteur à deux ou trois roues<sup>44</sup>;
- la directive 93/93/CEE du Conseil du 29 octobre 1993 relative aux masses et dimensions des véhicules à moteur à deux ou trois roues<sup>45</sup>;
- la directive 93/33/CEE du Conseil du 14 juin 1993 relative au dispositif de protection contre un emploi non autorisé des véhicules à moteur à deux ou trois roues<sup>46</sup>;
- la directive 93/30/CEE du Conseil du 14 juin 1993 relative à l'avertisseur acoustique des véhicules à moteur à deux ou trois roues<sup>47</sup>;
- la directive 93/14/CEE du Conseil du 5 avril 1993 relative au freinage des véhicules à moteur à deux ou trois roues<sup>48</sup>,

---

<sup>38</sup> JO L 222 du 25.8.2009, p. 1.

<sup>39</sup> JO L 198 du 30.7.2009, p. 20.

<sup>40</sup> JO L 252 du 20.9.2002, p. 20.

<sup>41</sup> JO L 124 du 9.5.2002, p. 1.

<sup>42</sup> JO L 106 du 3.5.2000, p. 1.

<sup>43</sup> JO L 226 du 18.8.1997, p. 1.

<sup>44</sup> JO L 52 du 8.3.1995, p. 1.

<sup>45</sup> JO L 311 du 14.12.1993, p. 76.

<sup>46</sup> JO L 188 du 29.7.1993, p. 32.

<sup>47</sup> JO L 188 du 29.7.1993, p. 11.

<sup>48</sup> JO L 121 du 15.5.1993, p. 1.

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

## **CHAPITRE I**

### **OBJET, CHAMP D'APPLICATION ET DÉFINITIONS**

#### *Article premier*

##### ***Objet***

1. Le présent règlement établit les exigences techniques et administratives à respecter pour la réception et la surveillance du marché de tous les véhicules neufs visés à l'article 2, paragraphe 1.
2. Le présent règlement établit également les exigences applicables à la vente et à la mise en service des systèmes, composants et entités techniques destinés à des véhicules réceptionnés conformément au présent règlement.
3. Le présent règlement est sans préjudice de l'application de la législation pertinente de l'Union en matière de sécurité fonctionnelle et de performance environnementale des véhicules.

#### *Article 2*

##### ***Champ d'application***

1. Le présent règlement s'applique à la réception par type et à la réception individuelle de tous les véhicules à deux ou trois roues et quadricycles neufs décrits à l'article 4 et à l'annexe I (ci-après les «véhicules de catégorie L»), destinés à circuler sur le réseau routier public, y compris lorsqu'ils ont été conçus et construits en plusieurs étapes, ainsi qu'à la réception par type et à la réception individuelle des systèmes, composants et entités techniques conçus et construits pour être montés sur ces véhicules.
2. Le présent règlement ne s'applique pas aux véhicules suivants:
  - a) les véhicules ayant une vitesse maximale par construction ne dépassant pas 6 km/h;
  - b) les véhicules exclusivement destinés à être utilisés par les handicapés physiques;
  - c) les véhicules exclusivement destinés à être conduits par un piéton;
  - d) les véhicules exclusivement destinés aux compétitions, sur route ou tout terrain;
  - e) les véhicules exclusivement destinés aux forces armées, aux forces de l'ordre, aux services de protection civile, des pompiers ou des travaux publics;



- f) les véhicules agricoles ou forestiers relevant de la directive 2003/37/CE<sup>49</sup> du Parlement européen et du Conseil, les machines relevant des directives 2006/42/CE<sup>50</sup> et 97/68/CE<sup>51</sup> du Parlement européen et du Conseil ainsi que les véhicules à moteur relevant de la directive 2007/46/CE<sup>52</sup> du Parlement européen et du Conseil;
- g) les véhicules conçus essentiellement pour une utilisation hors route et destinés à circuler sur des surfaces sans revêtement;
- h) les cycles à pédalage assisté, équipés d'un moteur auxiliaire électrique d'une puissance nominale continue maximale de 0,25 kW, dont l'alimentation est soit interrompue lorsque le cycliste cesse de pédaler, soit réduite progressivement et finalement interrompue lorsque le véhicule atteint une vitesse de 25 km/h;
- i) les gyropodes;
- j) les véhicules qui ne comportent pas au moins une place assise.

### *Article 3* *Définitions*

Aux fins du présent règlement et des actes énumérés à l'annexe II, sauf dispositions contraires y figurant, on entend par:

1. «réception par type»: la procédure par laquelle une autorité compétente en matière de réception certifie qu'un type de véhicule, de système, de composant ou d'entité technique satisfait aux dispositions administratives et aux exigences techniques applicables;
2. «fiche de réception par type»: le document par lequel l'autorité compétente en matière de réception certifie officiellement qu'un type de véhicule, de système, de composant ou d'entité technique est réceptionné;
3. «réception par type de l'ensemble du véhicule»: la procédure par laquelle une autorité compétente en matière de réception certifie qu'un véhicule complet satisfait aux dispositions administratives et aux exigences techniques applicables;
4. «réception UE par type»: la procédure par laquelle une autorité compétente en matière de réception certifie qu'un type de véhicule, de système, de composant ou d'entité technique satisfait aux dispositions administratives et aux exigences techniques applicables du présent règlement;
5. «fiche de réception UE par type»: la fiche établie d'après le modèle prévu par l'acte d'exécution adopté en vertu du présent règlement ou la fiche de communication reproduite dans les règlements de la CEE-ONU équivalents applicables visés dans les actes délégués;

---

<sup>49</sup> JO L 171 du 9.7.2003, p. 1.

<sup>50</sup> JO L 157 du 9.6.2006, p. 24.

<sup>51</sup> JO L 59 du 27.2.1998, p. 1.

<sup>52</sup> JO L 263 du 9.10.2007, p. 1.

6. «réception par type de système»: la procédure par laquelle une autorité compétente en matière de réception certifie qu'un système monté sur un véhicule d'un type particulier satisfait aux dispositions administratives et aux exigences techniques applicables;
7. «réception par type d'entité technique»: la procédure par laquelle une autorité compétente en matière de réception certifie qu'une entité technique satisfait aux dispositions administratives et aux exigences techniques applicables pour un ou plusieurs types particuliers de véhicules;
8. «réception par type de composant»: la procédure par laquelle une autorité compétente en matière de réception certifie qu'un composant indépendant d'un véhicule satisfait aux dispositions administratives et aux exigences techniques applicables;
9. «réception nationale par type»: la procédure de réception par type prévue par le droit interne d'un État membre, dont la validité est limitée au territoire de cet État membre;
10. «fiche de réception individuelle»: le document par lequel l'autorité compétente en matière de réception certifie officiellement qu'un véhicule donné est réceptionné;
11. «certificat de conformité»: le document, établi d'après le modèle défini par l'acte d'exécution, qui est délivré par le constructeur afin de certifier qu'un véhicule, au moment de son achèvement, correspond à un type de véhicule réceptionné conformément au présent règlement;
12. «véhicule de base»: tout véhicule relevant du présent règlement qui est utilisé lors de l'étape initiale d'un processus de réception par type multiétape;
13. «véhicule incomplet»: tout véhicule dont l'achèvement requiert encore au moins une étape pour que ledit véhicule satisfasse aux exigences techniques applicables du présent règlement;
14. «véhicule complété»: tout véhicule constituant l'aboutissement de la procédure de réception par type multiétape et qui satisfait aux exigences techniques applicables du présent règlement;
15. «véhicule complet»: tout véhicule qui ne doit pas être complété pour satisfaire aux exigences techniques applicables du présent règlement;
16. «système»: un assemblage de dispositifs destiné à remplir une ou plusieurs fonctions spécifiques dans un véhicule et devant satisfaire aux exigences du présent règlement ou d'un des actes délégués ou d'exécution;
17. «composant»: un dispositif, soumis aux exigences du présent règlement ou d'un des actes délégués ou d'exécution s'y rapportant, qui est destiné à faire partie d'un véhicule et peut être réceptionné par type, indépendamment d'un véhicule, conformément au présent règlement ou à l'un des actes délégués ou d'exécution s'y rapportant;

18. «entité technique»: un assemblage de dispositifs, soumis aux exigences du présent règlement ou d'un des actes délégués ou d'exécution s'y rapportant, qui est destiné à faire partie d'un véhicule et peut être réceptionné par type séparément, conformément au présent règlement ou à l'un des actes délégués ou d'exécution s'y rapportant;
19. «sécurité fonctionnelle»: l'absence de risque inacceptable de blessure physique ou d'atteinte à la santé des personnes découlant de dangers liés à un dysfonctionnement de systèmes, de composants ou d'entités techniques mécaniques, hydrauliques, pneumatiques, électriques et/ou électroniques;
20. «dispositif antipollution»: les composants d'un véhicule qui maîtrisent et/ou limitent les émissions au tuyau arrière d'échappement et/ou les émissions par évaporation;
21. «place assise»: un emplacement qui, d'après le constructeur, peut accueillir un mannequin du 50<sup>e</sup> centile ou une selle;
22. «moteur à allumage par compression»: un moteur à combustion opérant selon les principes de la combustion «Diesel», ci-après désigné par l'abréviation «CI»;
23. «moteur à allumage commandé»: un moteur à combustion opérant selon les principes de la combustion «Otto», ci-après désigné par l'abréviation «PI»;
24. «véhicule hybride»: un véhicule motorisé équipé d'au moins deux convertisseurs d'énergie différents et de deux systèmes différents de stockage d'énergie (embarqués) pour assurer sa propulsion;
25. «véhicule électrique hybride»: un véhicule hybride qui, pour assurer sa propulsion, tire son énergie des deux sources suivantes d'énergie stockée embarquées sur le véhicule:
  - a) un combustible consommable;
  - b) un dispositif de stockage d'énergie électrique;
26. «mode de propulsion»: un moteur à combustion, un moteur électrique, une application hybride ou une combinaison de ces types de moteur ou de tout autre type de moteur;
27. «dispositif d'invalidation»: tout élément de conception qui détecte la température, la vitesse du véhicule, le régime et/ou la charge du moteur, le rapport de transmission, une dépression à l'admission ou tout autre paramètre aux fins d'activer, de moduler, de retarder ou de désactiver le fonctionnement de toute partie du système de contrôle des émissions ou de post-traitement des gaz d'échappement et qui réduit l'efficacité du système de contrôle des émissions dans des conditions dont on peut raisonnablement attendre qu'elles se produisent dans des circonstances normales de fonctionnement et d'utilisation du véhicule;
28. «durabilité»: la faculté de durer, pour des composants ou des systèmes, de telle sorte que les valeurs limites d'émissions applicables continuent d'être respectées après le kilométrage précisé à l'annexe VII et que la sécurité fonctionnelle du véhicule soit

assurée sur toute sa durée de vie, pour autant que ledit véhicule soit utilisé dans des conditions normales ou conformément à sa destination;

29. «cylindrée»:
- a) pour les moteurs à piston alternatif, le volume nominal des cylindres;
  - b) pour les moteurs à piston rotatif (type Wankel), le volume nominal double des cylindres;
30. «émissions par évaporation»: les vapeurs d'hydrocarbures provenant du système de stockage de carburant et du circuit de carburant d'un véhicule à moteur, qui sont des émissions d'hydrocarbures autres que les émissions d'échappement;
31. «essai SHED»: un essai de véhicule en enceinte fermée à des fins de mesure des émissions par évaporation, durant lequel un essai spécifique des émissions par évaporation est effectué selon les prescriptions d'un acte délégué;
32. «système à carburant gazeux»: un système constitué de composants pour le stockage de carburant gazeux, l'alimentation en carburant, le dosage et le contrôle, qui est monté sur un moteur pour permettre à celui-ci de fonctionner au GPL, au GNC ou à l'hydrogène en tant qu'application monocarburant, bicarburant ou multicarburant;
33. «polluant»: le monoxyde de carbone (CO), les oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>), exprimés en équivalence de dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>), les particules (PM) et les hydrocarbures (HC) présents dans les gaz d'échappement, en supposant les rapports suivants:
- a) C<sub>1</sub>H<sub>1,85</sub> pour l'essence,
  - b) C<sub>1</sub>H<sub>1,86</sub> pour le diesel;
34. «émissions d'échappement»: les émissions de polluants au tuyau arrière d'échappement du véhicule;
35. «particules»: les composants des gaz d'échappement recueillis à une température maximale de 325 K (52 °C), dans les gaz d'échappement dilués, au moyen des filtres décrits dans la procédure d'essai visant à vérifier les émissions d'échappement moyennes selon les prescriptions d'un acte délégué;
36. «cycle d'essai mondial pour les motocycles (WMTC)»: le cycle mondial harmonisé d'essai en laboratoire sur les émissions WMTC, tel que défini par le règlement technique mondial n° 2 de la CEE-ONU;
37. «constructeur»: la personne ou l'organisation qui est responsable, devant l'autorité compétente en matière de réception, de tous les aspects de la réception par type, du processus d'autorisation ainsi que de la conformité de la production et qui est également chargée des questions de surveillance du marché en ce qui concerne les véhicules, systèmes, composants ou entités techniques qu'elle produit, qu'elle soit ou non directement associée à toutes les étapes de la construction du véhicule, du système, du composant ou de l'entité technique faisant l'objet de la réception;

38. «mandataire du constructeur»: toute personne physique ou morale établie dans l'Union, dûment mandatée par le constructeur pour le représenter auprès de l'autorité compétente en matière de réception et agir en son nom dans le domaine du présent règlement;
39. «importateur»: toute personne physique ou morale établie dans l'Union qui vend, fait immatriculer ou est responsable de la mise en service d'un véhicule, d'un système, d'un composant ou d'une entité technique provenant d'un pays tiers sur le marché de l'Union;
40. «distributeur»: toute personne physique ou morale faisant partie de la chaîne d'approvisionnement, autre que le constructeur ou l'importateur, qui vend, fait immatriculer ou est responsable de la mise en service d'un véhicule, d'un système, d'un composant ou d'une entité technique sur le marché de l'Union;
41. «opérateur économique»: le constructeur, le mandataire du constructeur, l'importateur ou le distributeur;
42. «autorité compétente en matière de réception»: l'autorité d'un État membre établie ou désignée par l'État membre et notifiée à la Commission par celui-ci, qui est compétente pour tous les aspects de la réception d'un type de véhicule, de système, de composant ou d'entité technique ou de la réception individuelle d'un véhicule, pour le processus d'autorisation, pour la délivrance et, le cas échéant, le retrait des fiches de réception, pour la liaison avec les autorités compétentes en matière de réception des autres États membres, pour la désignation des services techniques et pour veiller à ce que le constructeur s'acquitte de ses obligations en matière de conformité de la production;
43. «autorité de surveillance du marché»: une autorité d'un État membre compétente pour la réalisation de la surveillance du marché sur son territoire;
44. «autorité nationale»: une autorité compétente en matière de réception, une autorité de surveillance du marché ou toute autre autorité d'un État membre qui intervient dans la réception par type, l'immatriculation, la surveillance du marché ou le contrôle des importations, ou est responsable de ces tâches, pour les véhicules, systèmes, composants ou entités techniques relevant du présent règlement;
45. «service technique»: une organisation ou un organisme désigné(e) par l'autorité compétente en matière de réception d'un État membre comme laboratoire d'essai pour procéder à des essais, ou en tant qu'organisme d'évaluation de la conformité pour effectuer l'évaluation initiale et d'autres essais ou inspections au nom de l'autorité compétente en matière de réception;
46. «essai en interne»: la réalisation d'essais dans les locaux du constructeur, l'enregistrement des résultats d'essai et la remise d'un rapport comprenant des conclusions à l'autorité compétente en matière de réception par le constructeur, lorsque celui-ci a été désigné en tant que service technique pour évaluer la conformité à certaines exigences;
47. «méthode d'essai virtuelle»: des simulations informatiques, y compris des calculs, qui démontrent qu'un véhicule, un système, un composant ou une entité technique répond aux exigences techniques du présent règlement ou de ses actes délégués ou

d'exécution, sans qu'il soit nécessaire d'avoir recours à un véhicule, un système, un composant ou une entité technique physique;

48. «système de diagnostic embarqué»: un système de surveillance qui a la capacité de déceler l'origine probable du dysfonctionnement d'un système ou d'un composant, de stocker des codes de diagnostic d'anomalie et des informations environnementales dans une mémoire d'ordinateur, de les restituer sur sollicitation d'un outil générique d'analyse et d'avertir le conducteur de tout problème grave touchant à la sécurité fonctionnelle et/ou à l'environnement par l'allumage du témoin de dysfonctionnement sur le tableau de bord;
49. «information sur la réparation et l'entretien des véhicules»: toute information nécessaire pour le diagnostic, l'entretien, l'inspection, la surveillance périodique, la réparation, la reprogrammation ou la réinitialisation du véhicule et que les constructeurs fournissent à leurs concessionnaires et réparateurs officiels, y compris toutes les modifications ultérieures et les suppléments à cette information. De telles informations comprennent tout renseignement requis pour le montage de systèmes, de composants ou d'entités techniques sur les véhicules;
50. «opérateur indépendant»: des entreprises autres que les concessionnaires et réparateurs officiels qui sont directement ou indirectement engagées dans la réparation et l'entretien de véhicules à moteur;
51. «véhicule neuf»: un véhicule remplissant l'une des conditions suivantes:
  - a) n'avoir encore jamais été immatriculé ou
  - b) avoir été immatriculé depuis moins de six mois à la date de la demande de réception individuelle;
52. «véhicule de fin de série»: tout véhicule faisant partie d'un stock qui ne peut être vendu, immatriculé ou mis en service en raison de l'entrée en vigueur de nouvelles exigences techniques par rapport auxquelles il n'a pas été réceptionné;
53. «deux-roues motorisé»: un véhicule motorisé à deux roues, y compris les vélos à moteur, les cyclomoteurs et les motocycles à deux roues, ci-après désigné par l'abréviation «PTW»;
54. «tricycle motorisé»: un véhicule motorisé à trois roues qui remplit les critères pour être classé comme un véhicule de catégorie L5e;
55. «quadricycle»: un véhicule à quatre roues qui remplit les critères pour être classé comme un véhicule de catégorie L6e ou L7e;
56. «gyropode»: un concept de véhicule reposant sur un équilibre instable inhérent à l'engin, qui se stabilise grâce à un système auxiliaire de contrôle, et englobant des véhicules motorisés à une roue ou des véhicules motorisés à deux roues bitrace;
57. «quad routier»: un véhicule à quatre roues destiné à être utilisé sur le réseau routier public avec revêtement, qui remplit les critères relatifs soit aux quads routiers légers, de la catégorie L6Ae, soit aux quads routiers lourds, de la catégorie L7Ae;

58. «remorque»: tout véhicule non automoteur, conçu et construit pour être tracté par un véhicule de catégorie L;
59. «roues jumelées»: deux roues montées sur un même essieu, qui sont considérées comme une seule et même roue et dont la distance entre les centres de leurs surfaces de contact avec le sol est égale ou inférieure à 460 mm;
60. «immatriculation»: l'autorisation administrative pour la mise en service sur route d'un véhicule, impliquant l'identification de celui-ci et l'attribution d'un numéro de série, appelé «numéro d'immatriculation», à titre permanent, temporaire ou pour une courte durée;
61. «mise en service»: la première utilisation dans l'Union, conformément à sa destination, d'un véhicule, d'un système, d'un composant ou d'une entité technique relevant du présent règlement;
62. «vente»: toute vente entre le constructeur et le revendeur ou toute vente à l'utilisateur final;
63. «mise à disposition sur le marché»: toute fourniture d'un véhicule, d'un système, d'un composant ou d'une entité technique en vue de sa distribution ou de son utilisation sur le marché de l'Union, dans le cadre d'une activité commerciale, à titre onéreux ou gratuit;
64. «mise sur le marché»: la première mise à disposition d'un véhicule, d'un système, d'un composant ou d'une entité technique dans l'Union;
65. «type de véhicule»: un groupe de véhicules, y compris les variantes et versions d'une catégorie particulière identiques au moins par les aspects essentiels suivants:
- a) la catégorie ou sous-catégorie;
  - b) le constructeur;
  - c) le châssis, le cadre, le sous-cadre, le plancher ou la structure, auxquels sont fixés les principaux composants;
  - d) les principes de fonctionnement de leur mode de propulsion;
  - e) la désignation du type donnée par le constructeur;
66. «variante»: des véhicules du même type, lorsque:
- a) la forme de leur carrosserie présente les mêmes caractéristiques de base;
  - b) ils ont le même mode de propulsion et la même configuration de propulsion;
  - c) si un moteur à combustion fait partie du mode de propulsion, ils présentent le même cycle de fonctionnement du moteur;
  - d) ils présentent un nombre et une disposition identiques des cylindres;
  - e) ils ont le même type de boîte de vitesses;

- f) la différence entre la valeur la plus basse et la valeur la plus élevée de la masse en ordre de marche ne dépasse pas 20 % de la valeur la plus basse;
  - g) la différence entre la valeur la plus basse et la valeur la plus élevée de la masse maximale admissible ne dépasse pas 20 % de la valeur la plus basse;
  - h) la différence entre la valeur la plus basse et la valeur la plus élevée de la cylindrée du moteur (dans le cas d'un moteur à combustion) ne dépasse pas 30 % de la valeur la plus basse;
  - i) la différence entre la valeur la plus basse et la valeur la plus élevée de la puissance de sortie du moteur ne dépasse pas 30 % de la valeur la plus basse;
67. «version»: un véhicule qui consiste en une combinaison d'éléments figurant dans le dossier de réception visé à l'article 27, paragraphe 10.

*Article 4*  
**Catégories de véhicules**

1. Les véhicules de catégorie L comprennent les véhicules motorisés à deux, trois ou quatre roues relevant des catégories définies dans les paragraphes ci-après et à l'annexe I, y compris les vélos à moteur, les cyclomoteurs à deux ou trois roues, les motocycles à deux ou trois roues, les motocycles avec side-car, les quads routiers légers et lourds et les voiturettes légères et lourdes.
2. Aux fins du présent règlement, les catégories et sous-catégories suivantes de véhicules s'appliquent, conformément aux dispositions de l'annexe I:
  - a) les véhicules de catégorie L1e (deux-roues motorisés légers), qui comprennent:
    - i) les véhicules de sous-catégorie L1Ae (vélos à moteur);
    - ii) les véhicules de sous-catégorie L1Be (cyclomoteurs à deux roues);
  - b) les véhicules de catégorie L2e (cyclomoteurs à trois roues);
  - c) les véhicules de catégorie L3e (motocycles à deux roues), qui se classent en différentes sous-catégories selon:
    - i) les performances du motocycle<sup>53</sup>, comme suit:
      - véhicule A1 (motocycle à performances réduites);
      - véhicule A2 (motocycle à performances moyennes);
      - véhicule A3 (motocycle à performances élevées);
    - ii) la vitesse maximale par construction du véhicule:

---

<sup>53</sup> Refonte de la directive 2006/126/CE relative au permis de conduire (JO L 403 du 30.12.2006, p. 21), définitions des performances, catégories A1 et A2.



- inférieure ou égale à 130 km/h;
    - supérieure à 130 km/h;
  - d) les véhicules de catégorie L4e (motocycles à deux roues avec side-car);
  - e) les véhicules de catégorie L5e (tricycles motorisés), qui comprennent:
    - i) les véhicules de sous-catégorie L5Ae (tricycles);
    - ii) les véhicules de sous-catégorie L5Be (tricycles utilitaires), qui comprennent:
      - les véhicules L5Be-U: tricycles utilitaires exclusivement conçus pour le transport de marchandises;
      - les véhicules L5Be-P: véhicules principalement conçus et utilisés pour le transport de passagers;
  - f) les véhicules de sous-catégorie L6e (quadricycles légers), qui comprennent:
    - i) les véhicules de sous-catégorie L6Ae (quads routiers légers);
    - ii) les véhicules de sous-catégorie L6Be (voiturettes légères), qui comprennent:
      - les véhicules L6Be-U: véhicules utilitaires exclusivement conçus pour le transport de marchandises;
      - les véhicules L6Be-P: véhicules principalement conçus et utilisés pour le transport de passagers;
  - g) les véhicules de catégorie L7e (quadricycles lourds), qui comprennent:
    - i) les véhicules de sous-catégorie L7Ae (quads routiers lourds);
    - ii) les véhicules de sous-catégorie L7Be (voiturettes lourdes), qui comprennent:
      - les véhicules L7Be-U: véhicules utilitaires exclusivement conçus pour le transport de marchandises;
      - les véhicules L7Be-P: véhicules principalement conçus et utilisés pour le transport de passagers.
3. Les véhicules de catégorie L énumérés au paragraphe 2 sont également classés, selon leur mode de propulsion, dans les sous-catégories suivantes:
- a) propulsion par un moteur à combustion interne:
    - allumage par compression (CI);
    - allumage commandé (PI);
  - b) propulsion par un moteur à combustion externe, une turbine ou un moteur à piston rotatif: aux fins du respect des exigences en matière de protection de

l'environnement et de sécurité fonctionnelle, tout véhicule ayant un tel mode de propulsion est assimilé à un véhicule propulsé par un moteur à combustion interne de type PI;

- c) propulsion par un moteur fonctionnant à l'air précomprimé, dont les émissions de polluants et/ou de gaz inertes ne sont pas supérieures aux niveaux présents dans l'air ambiant: en ce qui concerne les exigences de sécurité fonctionnelle ainsi que le réservoir et le circuit de carburant, tout véhicule ayant un tel mode de propulsion est assimilé à un véhicule à carburant gazeux;
  - d) propulsion par un moteur électrique;
  - e) véhicules hybrides présentant une combinaison de deux des configurations de propulsion mentionnées aux points a), b), c) et d) ci-dessus ou une combinaison multiple de ces configurations de propulsion, y compris de différents moteurs électriques et/ou à combustion.
4. Aux fins du classement des véhicules de catégorie L dans les catégories visées au paragraphe 2, tout véhicule qui ne relève pas d'une certaine catégorie parce qu'il présente des valeurs supérieures pour au moins un des critères fixés pour celle-ci relève de la catégorie suivante dont il remplit les critères. Ce principe s'applique aux groupes suivants de catégories et de sous-catégories:
- a) la catégorie L1e et ses sous-catégories L1Ae et L1Be, ainsi que la catégorie L3e et ses sous-catégories L3e-A1, L3e-A2 et L3e-A3;
  - b) la catégorie L2e, ainsi que la catégorie L5e et ses sous-catégories L5Ae et L5Be;
  - c) la catégorie L6e et ses sous-catégories L6Ae et L6Be, ainsi que la catégorie L7e et ses sous-catégories L7Ae et L7Be;
  - d) toute autre suite logique de catégories et/ou de sous-catégories proposée par le constructeur et approuvée par l'autorité compétente en matière de réception.

## **CHAPITRE II OBLIGATIONS GÉNÉRALES**

### *Article 5*

#### ***Obligations générales des États membres et des autorités nationales***

1. Les États membres mettent en place et désignent les autorités compétentes en matière de réception qu'ils chargent des questions relatives à la réception, ainsi que les autorités de surveillance du marché auxquelles ils confient les questions liées à la surveillance du marché conformément au présent règlement. Les États membres notifient cette mise en place ou cette désignation à la Commission conformément à l'article 68.

La notification des autorités compétentes en matière de réception et des autorités de surveillance du marché comprend leur nom, leur adresse, y compris l'adresse électronique, ainsi que leur domaine de compétence.

2. Les autorités nationales n'autorisent la vente, l'immatriculation et la mise en service que pour des véhicules, des composants et des entités techniques conformes aux exigences du présent règlement.
3. Les autorités nationales ne peuvent interdire, restreindre ou empêcher l'immatriculation de véhicules, de composants ou d'entités techniques, leur vente, leur mise en service ou leur utilisation sur route pour des motifs liés à des aspects de leur construction et de leur fonctionnement couverts par le présent règlement, s'ils répondent aux exigences de celui-ci.
4. Les États membres organisent et réalisent une surveillance du marché et des contrôles pour les véhicules, systèmes, composants et entités techniques qui entrent sur le marché de l'Union, conformément au chapitre III du règlement (CE) n° 765/2008.

#### *Article 6*

##### ***Obligations générales des autorités compétentes en matière de réception***

1. Les autorités compétentes en matière de réception veillent à ce que les constructeurs demandant une réception par type satisfassent aux obligations qui leur incombent en vertu du présent règlement.
2. Les autorités compétentes en matière de réception ne réceptionnent que les véhicules, les systèmes, les composants et les entités techniques conformes aux exigences du présent règlement.

#### *Article 7*

##### ***Obligations générales des constructeurs***

1. Lorsqu'ils vendent ou mettent en service leurs véhicules, systèmes, composants ou entités techniques, les constructeurs veillent à ce que ceux-ci aient été fabriqués et réceptionnés conformément aux exigences énoncées dans le présent règlement, ainsi que dans les actes délégués et d'exécution adoptés en vertu de ce dernier. Dans le cas d'une réception par type multiétape, chaque constructeur est responsable de la réception et de la conformité de la production des systèmes, des composants ou des entités techniques ajoutés lors de l'étape de construction du véhicule dont il est chargé. Tout constructeur qui modifie des composants ou des systèmes déjà réceptionnés lors d'étapes précédentes est responsable de la réception et de la conformité de la production de ces composants et systèmes.
2. Les constructeurs qui modifient un véhicule incomplet d'une manière qui amène à le classer dans une autre catégorie de véhicule, ce qui a pour effet que des exigences réglementaires autres que celles déjà vérifiées à un stade antérieur du processus de réception s'appliquent, sont également responsables de la conformité avec ces autres exigences.

3. Aux fins de la réception de véhicules, de systèmes, de composants ou d'entités techniques relevant du présent règlement, tout constructeur établi en dehors de l'Union désigne un mandataire unique établi dans l'Union pour le représenter auprès de l'autorité compétente en matière de réception.
4. Il désigne, en outre, un mandataire pour les besoins de la surveillance du marché, qui peut être le mandataire mentionné au paragraphe 2 ou un nouveau mandataire.
5. Les constructeurs sont responsables, vis-à-vis de l'autorité compétente en matière de réception, de tous les aspects du processus de réception et de la conformité de la production, qu'ils soient ou non directement associés à toutes les étapes de la construction d'un véhicule, d'un système, d'un composant ou d'une entité technique.
6. Les constructeurs veillent à ce que des procédures soient en place pour que la production en série reste conforme. Les modifications de la conception de véhicules, de systèmes, de composants ou d'entités techniques ou de leurs caractéristiques ainsi que les modifications des exigences auxquelles les véhicules, systèmes, composants ou entités techniques sont déclarés conformes sont prises en considération de manière appropriée.
7. Outre le marquage réglementaire et les marques de réception apposées sur leurs véhicules, systèmes, composants ou entités techniques en application de l'article 37, les constructeurs indiquent leur nom, leur raison sociale ou leur marque déposée et l'adresse à laquelle ils peuvent être contactés sur leurs véhicules, systèmes, composants ou entités techniques ou, lorsque ce n'est pas possible dans le cas de systèmes, de composants ou d'entités techniques, sur l'emballage ou dans un document accompagnant le système, le composant ou l'entité technique. L'adresse doit préciser un lieu unique où le constructeur peut être contacté.
8. Les constructeurs s'assurent, lorsqu'un véhicule, un système, un composant ou une entité technique est sous leur responsabilité, que les conditions de stockage ou de transport ne compromettent pas sa conformité aux exigences prévues par le présent règlement.

#### *Article 8*

#### ***Obligations des constructeurs en matière de conformité des véhicules, systèmes, composants ou entités techniques***

1. Les constructeurs qui considèrent ou ont des raisons de croire qu'un véhicule, un système, un composant ou une entité technique qu'ils ont vendu(e) ou mis(e) en service n'est pas conforme au présent règlement ou aux actes délégués et d'exécution adoptés en vertu de ce dernier prennent immédiatement les mesures correctives nécessaires pour, selon le cas, mettre en conformité, retirer ou rappeler le véhicule, le système, le composant ou l'entité technique en cause.
2. Si le véhicule, le système, le composant ou l'entité technique présente un risque, les constructeurs en informent immédiatement les autorités compétentes en matière de réception et les autorités de surveillance du marché des États membres où le véhicule, le système, le composant ou l'entité technique a été vendu(e) ou mis(e) en service en fournissant des précisions, notamment, sur la non-conformité et toute mesure corrective adoptée.

3. Les constructeurs tiennent le dossier constructeur au sens de l'article 25 et les certificats de conformité visés à l'article 36 à la disposition des autorités compétentes en matière de réception pendant une période d'au moins dix ans.
4. Sur requête motivée d'une autorité nationale compétente, les constructeurs lui communiquent toutes les informations et tous les documents nécessaires pour démontrer la conformité du véhicule, du système, du composant ou de l'entité technique, dans l'une des langues officielles de l'État membre de l'autorité en question. Les constructeurs coopèrent avec l'autorité nationale, à sa demande, à toute mesure adoptée en vue d'éliminer les risques liés aux véhicules, systèmes, composants ou entités techniques qu'ils ont vendus, fait immatriculer ou mis en service.

#### *Article 9*

#### ***Obligations du mandataire du constructeur en matière de surveillance du marché***

Le mandataire du constructeur pour la surveillance du marché exécute les tâches spécifiées dans le mandat reçu du constructeur. Le mandat autorise le mandataire, au minimum:

- 1) à tenir le dossier constructeur au sens de l'article 25 et les certificats de conformité visés à l'article 36 à la disposition des autorités compétentes en matière de réception pendant une période d'au moins dix ans;
- 2) sur requête motivée d'une autorité compétente en matière de réception, à communiquer à celle-ci toutes les informations et tous les documents nécessaires pour démontrer la conformité d'un véhicule, d'un système, d'un composant ou d'une entité technique;
- 3) à coopérer, à leur demande, avec les autorités de surveillance du marché et/ou les autorités compétentes en matière de réception, à toute mesure adoptée en vue d'éliminer le risque présenté par des véhicules, systèmes, composants ou entités techniques couverts par leur mandat.

#### *Article 10*

#### ***Obligations générales des importateurs***

1. Les importateurs ne vendent ou ne font immatriculer que des véhicules, systèmes, composants ou entités techniques conformes sur le marché de l'Union.
2. Avant de vendre, de faire immatriculer ou de mettre en service des véhicules, systèmes, composants ou entités techniques, les importateurs s'assurent que ceux-ci ont fait l'objet d'une réception UE par type. Les importateurs veillent à ce que le dossier de réception soit conforme aux exigences de l'article 27, paragraphe 10, que le véhicule, le système, le composant ou l'entité technique porte la marque de réception requise, soit accompagné(e) des documents exigés, soit conforme aux dispositions de l'article 7, paragraphe 7, et que le constructeur ait respecté les exigences de l'article 7, paragraphe 6.

3. Lorsque les importateurs considèrent ou ont des raisons de croire qu'un véhicule, un système, un composant ou une entité technique n'est pas conforme aux exigences du présent règlement, et plus particulièrement qu'il/elle ne correspond pas à la réception par type, ils s'abstiennent de vendre ou de faire immatriculer le véhicule, le système, le composant ou l'entité technique jusqu'à ce que celui-ci/celle-ci ait été mis(e) en conformité. En outre, lorsqu'ils considèrent ou ont des raisons de croire que le véhicule, le système, le composant ou l'entité technique présente un risque, ils en informent le constructeur, les autorités compétentes en matière de réception et les autorités de surveillance du marché.
4. Les importateurs indiquent leur nom, leur raison sociale ou leur marque déposée et l'adresse à laquelle ils peuvent être contactés sur le véhicule, le système, le composant ou l'entité technique ou, lorsque ce n'est pas possible dans le cas de systèmes, de composants ou d'entités techniques, sur l'emballage ou dans un document accompagnant le système, le composant ou l'entité technique.
5. Les importateurs veillent à ce que le véhicule, le système, le composant ou l'entité technique soit accompagné(e) des instructions et informations requises, conformément aux dispositions de l'article 59, dans les langues officielles des États membres concernés.
6. Les importateurs s'assurent, lorsqu'un véhicule, un système, un composant ou une entité technique est sous leur responsabilité, que les conditions de stockage ou de transport ne compromettent pas sa conformité aux exigences prévues par le présent règlement.
7. Lorsqu'une telle mesure semble appropriée compte tenu des risques présentés par un véhicule, un système, un composant ou une entité technique, les importateurs mènent, en vue de protéger la santé et la sécurité des consommateurs, une enquête et, s'il y a lieu, tiennent un registre sur les réclamations et les rappels dont font l'objet les véhicules, systèmes, composants ou entités techniques non conformes, tout en informant les distributeurs de ce suivi.

#### *Article 11*

#### ***Obligations des importateurs en matière de conformité des véhicules, systèmes, composants ou entités techniques***

1. Les importateurs qui considèrent ou ont des raisons de croire qu'un véhicule, un système, un composant ou une entité technique qu'ils ont vendu(e), fait immatriculer ou fait mettre en service n'est pas conforme au présent règlement prennent immédiatement les mesures correctives nécessaires pour, selon le cas, mettre en conformité, retirer ou rappeler le véhicule, le système, le composant ou l'entité technique en cause.
2. Si un véhicule, un système, un composant ou une entité technique présente un risque, les importateurs en informent immédiatement les autorités de surveillance du marché et les autorités compétentes en matière de réception des États membres où le véhicule, le système, le composant ou l'entité technique a été mis(e) à disposition, en fournissant des précisions, notamment, sur la non-conformité et toute mesure corrective adoptée.

3. Pendant une durée de dix ans, les importateurs tiennent une copie du certificat de conformité à la disposition des autorités compétentes en matière de réception et des autorités de surveillance du marché et s'assurent que le dossier de réception visé à l'article 27, paragraphe 10, peut être fourni à ces autorités sur demande.
4. Sur requête motivée d'une autorité nationale, les importateurs lui communiquent toutes les informations et tous les documents nécessaires pour démontrer la conformité du véhicule, du système, du composant ou de l'entité technique, dans l'une des langues officielles de l'État membre de l'autorité en question. Les importateurs coopèrent avec ladite autorité, à sa demande, à toute mesure adoptée en vue d'éliminer les risques liés aux véhicules, systèmes, composants ou entités techniques qu'ils ont vendus, fait immatriculer ou fait mettre en service.

#### *Article 12*

#### ***Obligations générales des distributeurs***

1. Lorsqu'ils vendent, font immatriculer ou mettent en service un véhicule, un système, un composant ou une entité technique, les distributeurs agissent avec la diligence requise en ce qui concerne les exigences applicables.
2. Avant de procéder à la vente, à l'immatriculation ou à la mise en service d'un véhicule, d'un système, d'un composant ou d'une entité technique, les distributeurs vérifient que celui-ci ou celle-ci porte la plaque réglementaire ou la marque de réception requise et est accompagné(e) des documents requis ainsi que d'instructions et d'informations de sécurité dans les langues officielles de l'État membre où le véhicule, le système, le composant ou l'entité technique en question doit être vendu(e), immatriculé(e) ou mis(e) en service, et que le constructeur et l'importateur ont respecté les exigences énoncées à l'article 7, paragraphes 6 et 7, et à l'article 10, paragraphe 4.
3. Les distributeurs s'assurent, lorsqu'un véhicule, un système, un composant ou une entité technique est sous leur responsabilité, que les conditions de stockage ou de transport ne compromettent pas sa conformité aux exigences prévues par le présent règlement.

#### *Article 13*

#### ***Obligations des distributeurs en matière de conformité des véhicules, systèmes, composants ou entités techniques***

1. Lorsque les distributeurs considèrent ou ont des raisons de croire qu'un véhicule, un système, un composant ou une entité technique n'est pas conforme aux exigences du présent règlement, ils s'abstiennent de vendre ou de faire immatriculer le véhicule, le système, le composant ou l'entité technique en question et empêchent sa mise en service jusqu'à ce que celui-ci ou celle-ci ait été mis(e) en conformité.
2. Les distributeurs qui considèrent ou ont des raisons de croire qu'un véhicule, un système, un composant ou une entité technique qu'ils ont vendu(e), fait immatriculer ou fait mettre en service n'est pas conforme au présent règlement veillent à ce que les mesures correctives nécessaires soient prises pour, selon le cas, mettre en conformité,

retirer ou rappeler le véhicule, le système, le composant ou l'entité technique en cause.

3. Si le véhicule, le système, le composant ou l'entité technique présente un risque, les distributeurs en informent immédiatement les autorités de surveillance du marché et les autorités compétentes en matière de réception des États membres où ils ont vendu, fait immatriculer ou fait mettre en service le véhicule, le système, le composant ou l'entité technique, ainsi que le constructeur et l'importateur, en fournissant des précisions, notamment, sur la non-conformité et sur toute mesure corrective adoptée.
4. Sur requête motivée d'une autorité nationale, les distributeurs lui communiquent toutes les informations et tous les documents nécessaires pour démontrer la conformité d'un véhicule, d'un système, d'un composant ou d'une entité technique. Ils coopèrent avec ladite autorité, à sa demande, à toute mesure adoptée en vue d'éliminer les risques liés aux véhicules, systèmes, composants ou entités techniques qu'ils ont vendus, fait immatriculer ou fait mettre en service.

#### *Article 14*

##### ***Obligations supplémentaires des importateurs et des distributeurs***

Un importateur ou un distributeur est considéré comme un constructeur aux fins du présent règlement et est soumis aux obligations incombant au constructeur en vertu des articles 7 à 9, lorsqu'il vend, fait immatriculer ou fait mettre en service un véhicule, un système, un composant ou une entité technique sous son propre nom ou sa propre marque, ou lorsqu'il modifie un véhicule, un système, un composant ou une entité technique déjà vendu(e), immatriculé(e) ou mis(e) en service de telle sorte que sa conformité aux exigences applicables risque d'en être affectée.

#### *Article 15*

##### ***Identification des opérateurs économiques***

Sur demande, les opérateurs économiques identifient, à l'intention des autorités compétentes en matière de réception et des autorités de surveillance du marché, pendant une période de dix ans:

- 1) tout opérateur économique qui leur a fourni un véhicule, un système, un composant ou une entité technique;
- 2) tout opérateur économique auquel ils ont fourni un véhicule, un système, un composant ou une entité technique.



## **CHAPITRE III**

### **EXIGENCES DE FOND**

#### *Article 16*

#### ***Exigences de fond générales***

1. Les véhicules de catégorie L ainsi que les systèmes, composants et entités techniques destinés à ces véhicules répondent aux exigences visées aux annexes II à VIII.
2. Afin de garantir un niveau élevé de sécurité et de protection de l'environnement, la Commission définit des prescriptions techniques détaillées, y compris des procédures d'essai et de valeurs limites s'il y a lieu, uniquement pour les exigences qui n'ont pas trait aux valeurs limites et aux seuils environnementaux fixés aux annexes VI et VII du présent règlement, au moyen d'actes délégués adoptés conformément aux articles 76, 77 et 78.

#### *Article 17*

#### ***Interdiction des dispositifs d'invalidation***

L'utilisation de dispositifs d'invalidation qui réduisent l'efficacité des systèmes de sécurité, de compatibilité électromagnétique, de diagnostic embarqué, de réduction du bruit ou de limitation des émissions de polluants est interdite. Un élément de la conception n'est pas considéré comme un dispositif d'invalidation dès lors que l'une des conditions suivantes est remplie:

- 1) le dispositif est nécessaire pour protéger le moteur contre des dommages ou accidents et pour garantir le fonctionnement en toute sécurité du véhicule;
- 2) le dispositif ne fonctionne pas au-delà de ce qui est nécessaire pour le démarrage du moteur;
- 3) les conditions de fonctionnement sont incluses, dans une large mesure, dans les procédures d'essai prévues pour vérifier la conformité du véhicule avec le présent règlement ainsi qu'avec les actes délégués et d'exécution qui s'y rapportent.

#### *Article 18*

#### ***Mesures concernant les modifications du groupe motopropulseur de véhicules***

1. On entend par «groupe motopropulseur» les composants et systèmes d'un véhicule qui génèrent la puissance et la transmettent à la surface de la route, y compris le ou les moteurs, les systèmes de gestion du ou des moteurs ou tout autre module de contrôle, les dispositifs antipollution, la transmission et son contrôle, qu'il s'agisse d'une transmission par arbre, par courroie ou par chaîne, les différentiels, la transmission finale et le pneu de la roue motrice (rayon).

2. Les véhicules de catégorie L font l'objet de mesures spécifiquement destinées à prévenir la manipulation de leur groupe motopropulseur, à fixer dans un acte délégué au moyen d'une série d'exigences et de spécifications techniques visant à:
  - a) prévenir les modifications susceptibles de compromettre la sécurité, notamment en améliorant les performances du véhicule par manipulation du groupe motopropulseur de manière à augmenter le couple maximal, la puissance maximale et/ou la vitesse maximale par construction du véhicule par rapport aux informations déclarées par le constructeur du véhicule lors de sa réception par type et/ou
  - b) prévenir les dommages à l'environnement.
3. La Commission fixe les exigences spécifiques relatives aux mesures visées au paragraphe 2 au moyen d'un acte délégué adopté conformément aux articles 76, 77 et 78.
4. Après une modification du groupe motopropulseur, tout véhicule doit être conforme aux exigences techniques correspondant à ses catégorie et sous-catégorie initiales ou, le cas échéant, à celles correspondant à ses nouvelles catégorie et sous-catégorie, qui étaient en vigueur lors de la vente, de l'immatriculation ou de la mise en service du véhicule d'origine, y compris les dernières modifications apportées auxdites exigences.

#### *Article 19*

#### ***Exigences générales relatives aux systèmes de diagnostic embarqués***

1. Quatre ans après la date visée à l'article 82, paragraphe 2, tous les véhicules neufs des sous-catégories L1Be, L3e, L5e, L6Ae et L7Ae doivent être équipés de systèmes de diagnostic embarqués (OBD) de première génération (OBD I), qui exercent un contrôle et fournissent des informations sur la continuité des circuits électriques, les circuits électriques ouverts, les courts-circuits et les défauts de capteur liés aux systèmes de gestion du véhicule et du moteur.
2. Six ans après la date visée à l'article 82, paragraphe 2, tous les véhicules neufs des sous-catégories L6Be et L7Be doivent être équipés de systèmes OBD I.
3. Huit ans après la date visée à l'article 82, paragraphe 2, tous les véhicules neufs doivent être équipés de systèmes OBD I.
4. Après confirmation au moyen d'une décision adoptée par la Commission conformément à l'article 21, paragraphe 4, huit ans après la date visée à l'article 82, paragraphe 2, tous les véhicules neufs des (sous-)catégories L1Be, L3e, L5e, L6Ae et L7Ae doivent également être équipés de systèmes OBD de deuxième génération (OBD II) qui, outre les éléments vérifiés par les systèmes OBD I, détectent non seulement les défaillances totales, mais aussi la détérioration de systèmes, de composants ou d'entités techniques pendant la durée de vie du véhicule, à la condition que leur efficacité par rapport au coût soit démontrée par l'étude d'incidence environnementale visée à l'article 21, paragraphes 4 et 5.

5. Les seuils détaillés d'émissions pour les systèmes OBD sont fixés à l'annexe VI, partie B.
6. Le droit d'adopter, conformément aux articles 76, 77 et 78, un acte délégué établissant les prescriptions techniques détaillées relatives aux systèmes de diagnostic embarqués, y compris les exigences OBD fonctionnelles et les procédures d'essai pour les éléments énumérés aux paragraphes 1 à 5, afin de garantir un niveau élevé de sécurité fonctionnelle et de protection de l'environnement ainsi qu'un niveau identique d'accès normalisé aux informations de réparation et d'entretien pour tous les réparateurs, est conféré à la Commission.

#### *Article 20*

#### ***Exigences relatives à la sécurité fonctionnelle des véhicules***

1. Les constructeurs veillent à ce que les véhicules soient conçus, construits et assemblés de façon à minimiser le risque de blessure pour les occupants et les autres usagers de la route. La sécurité fonctionnelle est garantie pendant toute la durée de vie du véhicule, pour autant que celui-ci soit utilisé dans des conditions normales ou conformément à sa destination.
2. Les constructeurs veillent à ce que les véhicules, systèmes, composants et entités techniques respectent les exigences pertinentes définies aux annexes II et VIII, ainsi que les procédures d'essai et les exigences de performance fixées dans un acte délégué.
3. Les exigences visées aux paragraphes 1 et 2 s'appliquent aux véhicules, systèmes, composants et entités techniques dans la mesure où il est spécifié dans le présent règlement qu'elles sont applicables à la catégorie de véhicule concernée.
4. Afin de garantir un niveau élevé de sécurité, la Commission arrête des exigences spécifiques relatives à la sécurité fonctionnelle des véhicules, y compris des procédures d'essai et des valeurs limites, au moyen d'un acte délégué adopté conformément aux articles 76, 77 et 78.

#### *Article 21*

#### ***Exigences en matière de performance environnementale***

1. Les constructeurs veillent à ce que les véhicules soient conçus, construits et assemblés de façon à minimiser leur incidence sur l'environnement. Ils garantissent que les véhicules réceptionnés par type respectent les exigences environnementales spécifiées aux annexes V, VI et VII pendant toute leur durée de vie.
2. Les constructeurs veillent à ce que les véhicules, systèmes, composants et entités techniques respectent les procédures et exigences d'essai à définir au moyen d'un acte délégué au sens du paragraphe 12.
3. Les constructeurs veillent à ce que les exigences de réception par type concernant la vérification de la durabilité soient respectées. Ils ont le choix entre les procédures d'essai suivantes pour prouver à l'autorité compétente en matière de réception que la performance environnementale d'un véhicule réceptionné par type présente un caractère durable:

- a) un essai de durabilité proprement dit du véhicule, en parcourant une distance telle que définie à l'annexe VII, partie A, et en démontrant à l'autorité compétente en matière de réception que les exigences environnementales du présent règlement, ainsi que celles des actes délégués et d'exécution s'y rapportant, sont respectées à différents intervalles réguliers du kilométrage parcouru par le véhicule et au terme de ce kilométrage;
  - b) en multipliant les facteurs de détérioration fixés à l'annexe VII, partie B, par les résultats des essais environnementaux d'un véhicule ayant parcouru plus de 100 km après son premier démarrage à la sortie de la chaîne de production; les résultats du calcul doivent être inférieurs aux valeurs limites environnementales définies à l'annexe VI, partie A, et doivent démontrer ce qui suit:
    - par cette procédure, le constructeur démontre à l'autorité compétente en matière de réception la performance environnementale d'un véhicule qui a parcouru plus de 100 km après son premier démarrage à la sortie de la chaîne de production et qui est équipé de systèmes et de composants vieilliss de manière accélérée;
    - s'il recourt à cette procédure, le constructeur fournit des éléments probants à l'autorité compétente en matière de réception et démontre la validité de la corrélation entre les deux procédures de durabilité visées aux points a) et b).
4. Au plus tard le 1<sup>er</sup> janvier 2016, la Commission procède à une étude d'incidence environnementale approfondie. Cette étude doit évaluer la qualité de l'air et la part des émissions de polluants dues aux véhicules de catégorie L, sur la base des exigences énumérées à l'annexe V pour les types d'essais I, IV, V, VII et VIII. Elle doit rassembler et évaluer les dernières données scientifiques, les résultats de la recherche scientifique, des données de modélisation et des informations sur le rapport coût-efficacité dans le but d'établir des mesures politiques définitives, en confirmant les dates d'application du niveau Euro 5 (Euro 6 pour les motocycles L3e) fixées à l'annexe IV, ainsi que les exigences environnementales du niveau Euro 5 (Euro 6 pour les motocycles L3e) fixées aux annexes V, VI (partie A3), VI (partie B2), VI (partie C2) et VII en ce qui concerne les kilométrages de durabilité et les facteurs de détérioration liés au niveau Euro 5 (Euro 6 pour les motocycles L3e).
5. Sur la base des conclusions de l'étude d'incidence environnementale, la Commission confirme:
- a) les dates d'application du niveau Euro 5 (Euro 6 pour les motocycles de catégorie L3e) mentionnées à l'annexe IV;
  - b) les valeurs limites d'émissions Euro 5 (Euro 6 pour les motocycles de catégorie L3e) mentionnées à l'annexe VI (partie A3), et les seuils OBD mentionnés à l'annexe VI (partie B2);
  - c) l'obligation, pour tous les véhicules neufs des (sous-)catégories L3e, L5e, L6Ae et L7Ae, d'être équipés, outre de systèmes OBD I, de systèmes OBD II au niveau Euro 5 (Euro 6 pour les motocycles de catégorie L3e);

- d) l'instauration d'exigences d'essai concernant la conformité en service au niveau Euro 5 (Euro 6 pour les motocycles de catégorie L3e), les (sous-)catégories de véhicules de catégorie L pour lesquelles de tels essais sont instaurés et la date de leur application obligatoire pour tous les véhicules de catégorie L. On entend par «essais de conformité en service» la réalisation d'essais sur des véhicules représentatifs du parc disponible sur le marché visant à vérifier si les mesures techniques prises par le constructeur continuent de garantir que les émissions d'échappement et par évaporation sont limitées de façon efficace et que les mesures liées à la sécurité fonctionnelle, ainsi que les niveaux de performance de sécurité correspondants, sont effectivement respectés, conformément au présent règlement, pendant toute la durée de vie normale des véhicules et dans des conditions d'utilisation normales;
  - e) les (sous-)catégories, parmi les (sous-)catégories L1Ae, L1Be, L2e, L5Be, L6Be et L7Be, qui, pour le niveau Euro 5, doivent être soumises uniquement à l'essai SHED ou, au contraire, uniquement aux essais de perméation du réservoir et du circuit de carburant, en tenant compte des valeurs limites fixées à l'annexe VI (partie C2);
  - f) les kilométrages de durabilité pour le niveau Euro 5 (Euro 6 pour les motocycles de catégorie L3e) mentionnés à l'annexe VII (partie A), et les facteurs de détérioration pour le niveau Euro 5 (Euro 6 pour les motocycles de catégorie L3e) mentionnés à l'annexe VII (partie B);
  - g) la possibilité d'instaurer, pour les émissions hors cycle, des exigences au-delà du niveau Euro 5 (Euro 6 pour les motocycles de catégorie L3e), leur date d'application et les (sous-)catégories concernées.
6. Les véhicules à propulsion entièrement électrique et/ou les véhicules fonctionnant uniquement à l'air précomprimé ne sont pas soumis aux exigences environnementales énumérées à l'annexe V, pour les types d'essai I à VIII. Ces véhicules doivent respecter les exigences fonctionnelles des systèmes de diagnostic embarqués, telles que définies au moyen d'un acte délégué, de manière à ce que ces véhicules puissent être réparés efficacement en cas de dysfonctionnement.
7. Les véhicules à carburant gazeux respectent les limites d'émissions applicables pour la réception par type et les seuls d'émissions OBD correspondant aux moteurs à allumage commandé (PI). Ils sont également conformes aux procédures et exigences d'essai s'y rapportant, telles que définies dans un acte délégué au sens du paragraphe 12. Les véhicules électriques hybrides et/ou les véhicules à gaz mono-, bi- ou multicarburant ne sont pas soumis aux exigences d'essai SHED en ce qui concerne les émissions par évaporation. Les véhicules à gaz et/ou électriques hybrides propulsés en partie par un moteur PI à essence, à mélanges d'essence ou à l'éthanol, doivent uniquement respecter les exigences de perméabilité du réservoir et du circuit de carburant, telles que définies au moyen d'un acte délégué au sens du paragraphe 12.
8. Les véhicules propulsés par un moteur CI consommant uniquement des carburants diesel ou équivalents au diesel, peu volatils, ne sont pas soumis aux valeurs limites et exigences des essais relatifs aux émissions par évaporation.

9. Les véhicules de la catégorie L4e doivent respecter les exigences environnementales définies à l'annexe V pour les véhicules de catégorie L3e, le constructeur ayant le choix, pour les types d'essai I, IV, VII et VIII visés à l'annexe V, de soumettre aux essais uniquement le véhicule motorisé de base, sans side-car, ou l'assemblage du véhicule de base et du side-car.
10. On entend par «dispositif antipollution de rechange» un dispositif antipollution ou un assemblage de dispositifs de ce type destiné à remplacer un dispositif antipollution d'origine et qui peut être réceptionné en tant qu'entité technique, conformément aux actes délégués et d'exécution se rapportant au présent règlement.  
  
Les constructeurs veillent à ce que tous les dispositifs antipollution de rechange vendus ou mis en service dans l'Union aient été réceptionnés par type conformément au présent règlement.
11. Les exigences visées aux paragraphes 1 et 10 s'appliquent aux véhicules, systèmes, composants et entités techniques conformément à l'annexe II.
12. Afin de garantir un niveau élevé de protection de l'environnement, la Commission définit les prescriptions techniques détaillées relatives aux exigences environnementales, y compris les procédures d'essai pour les éléments visés aux paragraphes 2, 3, 4 et 5, au moyen d'un acte délégué adopté conformément aux articles 76, 77 et 78.

#### *Article 22*

#### ***Exigences environnementales supplémentaires en ce qui concerne les émissions de gaz à effet de serre et la consommation de carburant***

1. Les émissions de dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>) sont déterminées au moyen du cycle d'essai en laboratoire applicable aux émissions par le constructeur, qui communique les résultats à l'autorité compétente en matière de réception. La consommation de carburant est soit calculée à partir des résultats des essais de réception en laboratoire sur les émissions, soit mesurée et communiquée à l'autorité compétente en matière de réception.
2. Les résultats de la mesure du CO<sub>2</sub> et ceux du calcul ou de la mesure de la consommation de carburant sont mentionnés dans le dossier constructeur ainsi que sur le certificat de conformité.  
  
Outre la mention sur le certificat de conformité, les constructeurs veillent à ce que les informations sur les émissions de CO<sub>2</sub> et la consommation de carburant soient communiquées à l'acheteur lorsqu'il acquiert un véhicule neuf, dans le format qu'ils jugent approprié.
3. La Commission définit les méthodes à employer pour la mesure des émissions de CO<sub>2</sub> et pour le calcul ou la mesure de la consommation de carburant au moyen d'un acte délégué adopté conformément aux articles 76, 77 et 78.

# CHAPITRE IV

## PROCÉDURES DE RÉCEPTION UE PAR TYPE

### *Article 23*

#### *Procédures de réception UE par type*

1. Le constructeur qui souhaite obtenir la réception par type d'un véhicule peut opter pour l'une des procédures suivantes:
  - a) la réception par type par étapes;
  - b) la réception par type en une seule étape;
  - c) la réception multiétape.

En ce qui concerne la réception par type de systèmes, de composants ou d'entités techniques, la procédure de réception par type en une seule étape s'applique.

2. La réception par type par étapes consiste en la collecte, par étapes, de l'ensemble des fiches de réception UE par type pour les systèmes, les composants et les entités techniques faisant partie du véhicule, ce qui, à l'étape finale, donne lieu à la réception de l'ensemble du véhicule.
3. La réception par type en une seule étape consiste en la réception de l'ensemble d'un véhicule en une seule opération.
4. La réception par type multiétape est la procédure par laquelle une ou plusieurs autorités compétentes en matière de réception certifient qu'un type de véhicule incomplet ou complété, selon son état d'achèvement, satisfait aux dispositions administratives et aux exigences techniques applicables du présent règlement.

La réception par type multiétape est accordée pour un type de véhicule incomplet ou complété qui est conforme aux informations contenues dans le dossier constructeur et qui satisfait aux exigences techniques établies par les actes applicables énumérés à l'annexe II, en fonction de l'état d'achèvement du véhicule.

La réception par type pour la dernière étape d'achèvement du véhicule n'est accordée qu'après que l'autorité compétente en matière de réception a vérifié que la ou les réceptions par type délivrées pour le véhicule incomplet certifient que le type de véhicule réceptionné en définitive satisfait à l'ensemble des exigences techniques applicables, à la date de délivrance de la ou des réceptions par type, à la catégorie de véhicule pour laquelle la réception par type du véhicule complété est accordée.

La réception multiétape visée au paragraphe 1, point c), s'applique uniquement dans le cas des véhicules utilitaires des sous-catégories L5Be-U, L6Be-U et L7Be-U.

5. Le choix de la procédure de réception est sans incidence sur les exigences applicables auxquelles le type de véhicule réceptionné doit satisfaire à la date de délivrance de la réception par type de l'ensemble du véhicule.

6. Des compétences d'exécution sont conférées à la Commission, à l'article 73, en vue de l'établissement de modèles en ce qui concerne les modalités détaillées des procédures de réception par type.

*Article 24*  
***Demande de réception par type***

1. Toute demande de réception par type est introduite par le constructeur auprès de l'autorité compétente en matière de réception.
2. Une seule demande peut être déposée pour un type donné de véhicule, de système, de composant ou d'entité technique et elle ne peut être introduite que dans un seul État membre.
3. Une demande distincte doit être introduite pour chaque type à réceptionner.

*Article 25*  
***Dossier constructeur***

1. Le demandeur communique un dossier constructeur à l'autorité compétente en matière de réception.
2. Le dossier constructeur comprend les éléments suivants:
  - 1) une fiche de renseignements correspondant au modèle établi par la Commission en application de l'article 73;
  - 2) l'ensemble des données, croquis, photographies et autres informations requises en vertu de l'acte d'exécution adopté en application de l'article 73;
  - 3) pour les véhicules, l'indication de la procédure choisie conformément à l'article 23, paragraphe 1.
3. Le dossier constructeur peut être communiqué sur papier ou en version électronique.

*Article 26*  
***Exigences spécifiques concernant les informations à fournir dans la demande de réception par type en fonction de la procédure choisie***

1. Toute demande de réception par type par étapes est accompagnée du dossier constructeur conformément à l'article 25, ainsi que de la série complète des fiches de réception par type requises au titre de chacun des actes applicables énumérés à l'annexe II.
2. Toute demande de réception par type en une seule étape est accompagnée du dossier constructeur conformément à l'article 25, qui contient les informations requises au titre des actes énumérés à l'annexe II.
3. Sans préjudice des paragraphes 1 et 2, les informations suivantes sont fournies aux fins de la réception par type multiétape:



- a) lors de la première étape, les parties du dossier constructeur et les fiches de réception UE par type exigées pour un véhicule complet correspondant à l'état de construction du véhicule de base;
  - b) lors de la deuxième étape et des étapes suivantes, les parties du dossier constructeur et les fiches de réception UE par type correspondant au stade de la construction en cours, ainsi qu'un exemplaire de la fiche de réception UE par type du véhicule émise à l'étape de construction précédente et des informations complètes sur les éventuels ajouts ou changements apportés au véhicule.
4. L'autorité compétente en matière de réception peut, sur une demande motivée, inviter le constructeur à fournir toutes les informations complémentaires nécessaires pour prendre une décision concernant les essais requis ou pour faciliter la réalisation de ces essais.

## **CHAPITRE V**

### **DÉROULEMENT DES PROCÉDURES DE RÉCEPTION UE PAR TYPE**

#### *Article 27*

#### ***Dispositions générales***

1. Les autorités compétentes en matière de réception ne délivrent une réception UE par type qu'après avoir vérifié les procédures de conformité de la production visées à l'article 31 et le respect, par le type de véhicule, de système, de composant ou d'entité technique, des exigences qui lui sont applicables.
2. Toute réception UE par type est accordée conformément aux articles 29, 30, 31 et 32.
3. Si une autorité compétente en matière de réception constate qu'un type de véhicule, de système, de composant ou d'entité technique, tout en satisfaisant aux prescriptions requises, présente un risque grave pour la sécurité ou est susceptible de nuire gravement à l'environnement ou à la santé publique, elle peut refuser d'accorder la réception UE par type. Dans ce cas, elle envoie immédiatement à ses homologues des autres États membres et à la Commission un dossier détaillé motivant sa décision et fournissant la preuve de ses constatations.
4. Les fiches de réception UE par type sont numérotées selon un système harmonisé défini dans l'acte d'exécution adopté conformément à l'article 73.
5. Dans un délai d'un mois, l'autorité compétente en matière de réception envoie à ses homologues des autres États membres un exemplaire de la fiche de réception UE, accompagnée de ses annexes, pour chaque type de véhicule qu'elle a réceptionné. L'exemplaire en question peut être envoyé en format électronique.
6. L'autorité compétente en matière de réception informe sans délai ses homologues des autres États membres de sa décision de refuser ou de retirer la réception d'un véhicule, ainsi que des motifs de cette décision.

7. Tous les trois mois, l'autorité compétente en matière de réception envoie à ses homologues des autres États membres une liste des réceptions UE par type de systèmes, de composants ou d'entités techniques qu'elle a octroyées, modifiées, refusées ou retirées au cours de la période précédente.
8. Sur demande d'un homologue d'un autre État membre, l'autorité compétente en matière de réception qui a accordé la réception UE par type lui envoie, dans un délai d'un mois à compter de la réception d'une telle demande, un exemplaire de la fiche de réception UE par type en question, accompagnée de ses annexes. L'exemplaire en question peut être envoyé en format électronique.
9. Sur demande de la Commission, l'autorité compétente en matière de réception lui envoie également les informations visées aux paragraphes 5 à 8.
10. L'autorité compétente en matière de réception constitue un dossier de réception, comprenant le dossier constructeur, accompagné des rapports d'essais et de tous les autres documents que le service technique ou l'autorité compétente en matière de réception ont joints au dossier constructeur dans l'exercice de leurs fonctions. Le dossier de réception comporte un index, qui en détaille le contenu selon une numérotation ou un marquage permettant de localiser facilement chaque page, tout document étant présenté de telle manière qu'il répertorie les étapes successives de la gestion de la réception UE par type, notamment les dates des révisions et des mises à jour.

#### *Article 28*

#### ***Dispositions spécifiques concernant la délivrance de la réception UE par type pour l'ensemble d'un véhicule***

1. La fiche de réception par type comporte, en annexes, les documents suivants:
  - a) le dossier de réception mentionné à l'article 27, paragraphe 10;
  - b) les résultats d'essais;
  - c) les nom et spécimen de signature de la ou des personnes habilitées à signer les certificats de conformité, ainsi qu'une indication de leur fonction dans la société.
2. La fiche de réception par type est établie sur la base du modèle prévu par l'acte d'exécution adopté conformément à l'article 73.
3. Pour tout type de véhicule, l'autorité compétente en matière de réception:
  - a) remplit toutes les rubriques pertinentes de la fiche de réception UE par type, y compris la fiche des résultats d'essais qui y est annexée, conformément au modèle de fiche de réception par type;
  - b) dresse l'index du dossier de réception;
  - c) envoie sans délai la fiche remplie, accompagnée de ses annexes, au demandeur.

4. Dans le cas d'une réception UE par type dont la validité, en application de l'article 39, fait l'objet de restrictions ou pour laquelle il a été dérogé à certaines dispositions du présent règlement ou des actes délégués et d'exécution adoptés en vertu de ce dernier, la fiche de réception UE mentionne ces restrictions ou dérogations.

Lorsque le constructeur opte pour la procédure de réception par type en une seule étape, l'autorité compétente en matière de réception dresse une liste des exigences ou actes applicables et joint cette liste à la fiche de réception UE.

#### *Article 29*

##### ***Dispositions spécifiques concernant les systèmes, composants ou entités techniques***

1. La réception UE par type est accordée pour un système qui est conforme aux informations contenues dans le dossier constructeur et qui satisfait aux exigences techniques prévues par les actes applicables énumérés à l'annexe II.
2. La réception UE par type de composant ou d'entité technique est accordée pour un composant ou une entité technique qui est conforme aux informations contenues dans le dossier constructeur et qui satisfait aux exigences techniques prévues par les actes particuliers applicables énumérés à l'annexe II.
3. Lorsque des composants ou des entités techniques, qu'ils soient ou non destinés à la réparation, à l'entretien ou à la maintenance, sont également couverts par une réception par type de système se rapportant à un véhicule, il n'est pas nécessaire de procéder à une réception supplémentaire de composant ou d'entité technique, sauf si les actes applicables énumérés à l'annexe II l'exigent.
4. Lorsqu'un composant ou une entité technique ne remplit sa fonction ou ne présente une caractéristique spécifique qu'en liaison avec d'autres éléments du véhicule et que, de ce fait, la conformité aux exigences ne peut être vérifiée que lorsque le composant ou l'entité technique fonctionne en liaison avec ces autres éléments du véhicule, la portée de la réception UE par type du composant ou de l'entité technique est limitée en conséquence.

Dans de tels cas, la fiche de réception UE par type mentionne toute restriction d'utilisation éventuelle du composant ou de l'entité technique et en indique les conditions de montage particulières.

Lorsque le montage d'un tel composant ou d'une telle entité technique est réalisé par le constructeur du véhicule, le respect de ces éventuelles restrictions d'utilisation ou conditions de montage est vérifié lors de la réception du véhicule.

#### *Article 30*

##### ***Essais requis pour la réception UE par type***

1. Le respect des exigences techniques prévues par le présent règlement et les actes énumérés à l'annexe II est démontré au moyen d'essais appropriés effectués par les services techniques désignés.

Les procédures d'essai visées au premier alinéa ainsi que les équipements et outils spécifiques requis pour réaliser ces essais sont décrits dans les actes applicables énumérés à l'annexe II.

2. Le constructeur met à la disposition de l'autorité compétente en matière de réception autant de véhicules, de composants ou d'entités techniques que l'imposent les actes applicables énumérés à l'annexe II aux fins de la réalisation des essais requis.
3. Les essais requis sont effectués sur des véhicules, des composants et des entités techniques qui sont représentatifs du type à réceptionner.

Toutefois, le constructeur peut sélectionner, en accord avec l'autorité compétente en matière de réception, un véhicule, un système, un composant ou une entité technique qui, tout en n'étant pas représentatif du type à réceptionner, combine un certain nombre des caractéristiques les plus défavorables en ce qui concerne le niveau de performance requis. Des méthodes d'essai virtuelles peuvent être utilisées pour aider à la prise de décision pendant le processus de sélection.

4. Sous réserve de l'accord de l'autorité compétente en matière de réception, des méthodes d'essai virtuelles peuvent être utilisées en remplacement des procédures d'essai visées au paragraphe 1, à la demande du constructeur, pour les exigences prévues par les actes délégués adoptés au titre du présent règlement.
5. Les méthodes d'essai virtuelles respectent les conditions fixées dans les actes délégués adoptés au titre du présent règlement.
6. Afin de garantir que les résultats obtenus par des méthodes d'essai virtuelles sont aussi significatifs que ceux découlant d'essais physiques, la Commission définit les exigences pour lesquelles des essais virtuels peuvent être réalisés, ainsi que les conditions dans lesquelles de tels essais virtuels doivent être effectués, au moyen d'un acte délégué adopté conformément aux articles 76, 77 et 78.

#### *Article 31*

#### ***Mesures relatives à la conformité de la production***

1. L'autorité compétente en matière de réception qui accorde une réception UE par type prend les mesures nécessaires en vue de vérifier, le cas échéant en coopération avec ses homologues des autres États membres, si les mesures adéquates ont été prises pour garantir que, selon le cas, les véhicules, systèmes, composants ou entités techniques produits sont conformes au type réceptionné.
2. L'autorité compétente en matière de réception qui a accordé une réception UE par type prend les mesures nécessaires, en ce qui concerne cette réception, en vue de vérifier, le cas échéant en coopération avec ses homologues des autres États membres, si les mesures visées au paragraphe 1 restent adéquates et si, selon les cas, les véhicules, systèmes, composants ou, selon le cas, entités techniques produits demeurent conformes au type réceptionné.
3. Pour vérifier si les véhicules, systèmes, composants ou entités techniques sont conformes au type réceptionné, l'autorité compétente en matière de réception qui a accordé à la réception UE par type peut effectuer toutes les vérifications ou tous les

essais requis en rapport avec les exigences réglementaires concernées par la réception UE par type, sur des échantillons prélevés dans les locaux du constructeur, y compris les installations de production. Les modalités détaillées des procédures de vérification sont définies dans un acte d'exécution adopté en vertu du présent règlement, conformément à l'article 73.

4. Lorsqu'une autorité compétente en matière de réception qui a accordé à une réception UE par type constate que les mesures visées au paragraphe 1 ne sont pas appliquées, s'écartent sensiblement des mesures et des plans de contrôle convenus, ne sont plus appliquées ou ne sont plus jugées adéquates, bien que la production n'ait pas pris fin, ladite autorité prend les mesures nécessaires afin de garantir que la procédure en matière de conformité de la production soit correctement suivie ou procède au retrait de la réception par type.
5. Le pouvoir d'adopter l'acte d'exécution définissant les modalités détaillées en matière de conformité de la production est conféré à la Commission en application de l'article 73 du présent règlement.

## **CHAPITRE VI**

### **MODIFICATION DES RÉCEPTIONS UE PAR TYPE**

#### *Article 32*

##### *Dispositions générales*

1. Le constructeur informe sans délai l'autorité compétente qui a accordé la réception UE par type de toute modification des informations consignées dans le dossier de réception.

Ladite autorité opte pour l'une des procédures prévues à l'article 33.

Si nécessaire, l'autorité compétente en matière de réception peut décider, après avoir consulté le constructeur, qu'une nouvelle réception UE par type doit être octroyée.

2. La demande de modification d'une réception UE par type est soumise exclusivement à l'autorité compétente qui accordé la réception UE par type initiale.
3. Si l'autorité compétente en matière de réception estime qu'une modification justifie de nouvelles inspections ou de nouveaux essais, elle en informe le constructeur.

Les procédures visées à l'article 33 ne s'appliquent que si, sur la base de ces inspections ou essais, l'autorité compétente conclut que les exigences pour la réception UE par type continuent d'être satisfaites.

#### *Article 33*

##### *Révisions et extensions des réceptions UE par type*

1. Si des informations consignées dans le dossier de réception ont été modifiées sans qu'il ait été jugé nécessaire de refaire des inspections ou des essais, la modification est considérée comme une «révision».

Dans un tel cas, l'autorité compétente en matière de réception délivre, si nécessaire, la page révisée du dossier de réception, en indiquant clairement sur chaque page révisée la nature de la modification, ainsi que la nouvelle date de délivrance. Une version consolidée et mise à jour du dossier de réception, accompagnée d'une description détaillée des modifications, est considérée comme satisfaisant à cette exigence.

2. La modification est considérée comme une «extension» lorsque des informations consignées dans le dossier de réception ont été modifiées et que l'un des cas de figure suivants se présente:
  - a) de nouvelles inspections ou de nouveaux essais sont nécessaires;
  - b) une des informations consignées sur la fiche de réception UE par type, à l'exception de ses annexes, a changé;
  - c) de nouvelles prescriptions entrent en vigueur au titre de l'un des actes énumérés à l'annexe II applicables au type de véhicule, au système, au composant ou à l'entité technique ayant fait l'objet de la réception.

En cas d'extension, l'autorité compétente en matière de réception délivre une fiche de réception UE par type révisée, assortie d'un numéro d'extension, qui augmente en fonction du nombre d'extensions successives déjà accordées. La fiche de réception indique clairement le motif de l'extension ainsi que la date de délivrance.

3. Chaque fois que des pages modifiées ou une version consolidée et mise à jour sont délivrées, l'index du dossier de réception annexé à la fiche de réception est modifié en conséquence, de façon à indiquer la date de l'extension ou de la révision la plus récente, ou celle de la consolidation la plus récente de la version mise à jour.

#### *Article 34*

#### ***Délivrance et notification des modifications***

1. Dans le cas d'une extension, toutes les rubriques correspondantes de la fiche de réception UE par type, ses annexes et l'index du dossier de réception sont mis à jour. La fiche mise à jour et ses annexes sont délivrées au demandeur sans délai.
2. Dans le cas d'une révision, les documents révisés ou, selon le cas, la version consolidée et mise à jour, y compris l'index révisé du dossier de réception, sont délivrés sans délai au demandeur par l'autorité compétente en matière de réception.
3. L'autorité compétente en matière de réception notifie toute modification apportée aux réceptions UE par type à ses homologues des autres États membres conformément aux procédures prévues à l'article 27.

## **CHAPITRE VII**

### **VALIDITÉ DE LA RÉCEPTION UE PAR TYPE**

#### *Article 35*

#### ***Expiration de la validité***

1. Les réceptions UE par type sont délivrées pour une durée illimitée.
2. La validité de la réception UE par type d'un véhicule expire dans chacun des cas suivants:
  - a) de nouvelles prescriptions d'un acte applicable au type de véhicule réceptionné deviennent obligatoires pour la vente, l'immatriculation et la mise en service de véhicules neufs et il n'est pas possible d'actualiser en conséquence la réception par type;
  - b) la production du véhicule réceptionné est arrêtée de manière définitive et volontaire;
  - c) la validité de la réception arrive à son terme en vertu d'une restriction particulière conformément à l'article 38.
3. Lorsqu'une seule variante d'un type déterminé ou une version d'une variante perd sa validité, la perte de validité de la réception UE par type du véhicule en question se limite à cette variante ou version spécifique.
4. Lorsque la production d'un type de véhicule donné est définitivement arrêtée, le constructeur le notifie à l'autorité compétente qui a accordé la réception UE par type pour ce véhicule.

Lorsqu'elle reçoit la notification visée au premier alinéa, l'autorité compétente qui a accordé la réception UE par type pour le véhicule concerné en informe ses homologues des autres États membres dans un délai d'un mois.

5. Sans préjudice du paragraphe 4, lorsque la validité de la réception UE par type d'un véhicule est sur le point d'expirer, le constructeur le fait savoir à l'autorité compétente qui a accordé la réception UE par type.

L'autorité compétente qui a accordé la réception UE par type communique sans délai toutes les informations utiles à ses homologues des autres États membres pour permettre, s'il y a lieu, l'application de l'article 39.

La communication visée au deuxième alinéa inclut notamment la date de production ainsi que le numéro d'identification du dernier véhicule produit.

## **CHAPITRE VIII**

### **CERTIFICAT DE CONFORMITÉ ET MARQUAGE**

#### *Article 36*

#### ***Certificat de conformité***

1. Le constructeur délivre, en sa qualité de détenteur d'une réception par type de l'ensemble d'un véhicule, un certificat de conformité sur papier pour accompagner chaque véhicule complet, incomplet ou complété qui est fabriqué conformément au type de véhicule réceptionné.

Ce certificat est délivré gratuitement à l'acheteur à la livraison du véhicule. Sa délivrance ne peut être faite sous condition de demande explicite ou de soumission d'informations supplémentaires au constructeur.

2. Le constructeur utilise le modèle de certificat de conformité adopté par la Commission conformément à l'article 73.
3. À moins qu'il n'en ait été convenu différemment avec l'acheteur du véhicule, le certificat de conformité est rédigé dans la langue officielle de l'État membre où le véhicule est acheté.
4. Le certificat de conformité est conçu de manière à exclure toute falsification. À cette fin, le papier utilisé est protégé soit par des représentations graphiques en couleur, soit par un filigrane correspondant à la marque d'identification du constructeur.
5. Le certificat de conformité est entièrement rempli et ne prévoit pas d'autres restrictions concernant l'utilisation du véhicule que celles spécifiées dans l'acte d'exécution adopté conformément à l'article 73.
6. Dans le cas d'un véhicule incomplet ou complété, le constructeur indique, dans le certificat de conformité, uniquement les éléments qui ont été ajoutés ou modifiés au stade considéré de la réception, et, le cas échéant, annexe au certificat tous les certificats de conformité qui ont été délivrés au stade antérieur.
7. Le certificat de conformité, tel que décrit dans l'acte d'exécution adopté en vertu du présent règlement, pour les véhicules réceptionnés conformément aux dispositions de l'article 39, paragraphe 2, comporte dans son intitulé la mention «Pour les véhicules complets/complétés, réceptionnés par type en application de l'article 39 (réception provisoire)».
8. Le certificat de conformité, tel que décrit dans l'acte d'exécution adopté en vertu du présent règlement, pour les véhicules réceptionnés par type conformément à l'article 41, comporte dans son intitulé la mention «Pour les véhicules complets/complétés, réceptionnés par type en petites séries» et, tout près de cette mention, l'année de production suivie d'un numéro d'ordre, compris entre 1 et la limite indiquée dans le tableau figurant dans l'acte d'exécution, identifiant, pour chaque année de production, la position du véhicule dans la production attribuée à l'année concernée.



9. Sans préjudice des dispositions du paragraphe 1, le constructeur peut transmettre les données ou informations figurant dans le certificat de conformité par voie électronique aux autorités nationales.
10. Le constructeur est seul habilité à délivrer un duplicata du certificat de conformité. La mention «duplicata» doit apparaître clairement sur le recto de tout duplicata.

*Article 37*

***Marquage réglementaire des véhicules et marque de réception pour les composants et entités techniques***

1. Le constructeur d'un véhicule appose sur chaque véhicule fabriqué conformément au type réceptionné une plaque réglementaire en application des dispositions de l'acte délégué ou d'exécution applicable visé à l'annexe II.
2. Le constructeur d'un composant ou d'une entité technique faisant ou non partie d'un système appose sur chaque composant ou entité technique fabriqué(e) conformément au type réceptionné la marque de réception par type requise par l'acte délégué ou d'exécution applicable visé à l'annexe II.
3. Lorsque l'apposition d'une marque de réception par type n'est pas requise pour un composant ou une entité technique, le constructeur appose au moins sa marque de fabrique ou de commerce, ainsi que le numéro du type et un numéro d'identification.
4. La plaque UE réglementaire et la marque de réception sont conformes au modèle défini dans l'acte d'exécution prévu à l'article 73 et adopté en vertu du présent règlement.

**CHAPITRE IX**  
**DÉROGATIONS POUR DES TECHNOLOGIES OU DES**  
**CONCEPTS NOUVEAUX**

*Article 38*

***Dérogations pour des technologies ou des concepts nouveaux***

1. Le constructeur peut demander une réception UE par type pour un type de système, de composant ou d'entité technique incorporant de nouvelles technologies ou de nouveaux concepts qui sont incompatibles avec un ou plusieurs des actes énumérés à l'annexe II.
2. L'autorité compétente en matière de réception accorde la réception UE par type visée au paragraphe 1 si toutes les conditions suivantes sont remplies:
  - a) la demande mentionne les raisons pour lesquelles les technologies ou les concepts en question rendent le système, le composant ou l'entité technique incompatible avec un ou plusieurs des actes énumérés à l'annexe II;

- b) la demande décrit les conséquences pour la sécurité et l'environnement de la nouvelle technologie et les mesures prises pour garantir que, par comparaison avec les exigences auxquelles il est demandé de déroger, un niveau au moins équivalent de sécurité et de protection de l'environnement est assuré;
  - c) des descriptions et résultats d'essais prouvant que la condition visée au point b) est satisfaite sont présentés.
3. L'octroi d'une dérogation pour de nouvelles technologies ou de nouveaux concepts est soumis à l'autorisation de la Commission, qui adopte une décision à cet effet selon la procédure visée à l'article 74, paragraphe 2.
  4. Dans l'attente de la décision de la Commission sur l'autorisation, l'autorité compétente peut accorder une réception provisoire, valable uniquement sur le territoire de l'État membre concerné, pour un type de véhicule couvert par la dérogation sollicitée. L'autorité compétente en matière de réception en informe la Commission et les autres États membres sans délai au moyen d'un dossier contenant les informations visées au paragraphe 2.
  5. D'autres autorités compétentes en matière de réception peuvent décider d'accepter la réception provisoire visée au paragraphe 4 sur leur territoire.
  6. Le cas échéant, l'autorisation de la Commission visée au paragraphe 3 précise également si sa validité fait l'objet de restrictions. Dans tous les cas, la réception par type est valable pour une durée d'au moins 36 mois.
  7. Si la Commission décide de ne pas donner son autorisation, l'autorité compétente en matière de réception informe immédiatement le détenteur de la réception par type provisoire visée au paragraphe 4 que ladite réception sera révoquée six mois après la date de refus de la Commission.

Toutefois, les véhicules fabriqués conformément à la réception provisoire avant l'expiration de la validité de celle-ci peuvent être vendus, immatriculés ou mis en service dans tout État membre ayant accepté la réception provisoire.

#### *Article 39*

#### ***Adaptation ultérieure nécessaire des exigences réglementaires***

1. Lorsque la Commission autorise une dérogation conformément à l'article 38, elle prend, le cas échéant, les mesures nécessaires pour adapter au progrès technologique les actes délégués ou d'exécution concernés.

Lorsqu'une dérogation au titre de l'article 38 a trait à un règlement de la CEE-ONU, la Commission propose un amendement du règlement de la CEE-ONU concerné selon la procédure applicable au titre de l'accord de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies concernant l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables aux véhicules à roues, aux équipements et aux pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur un véhicule à roues ainsi que les conditions

de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions<sup>54</sup>.

2. Dès que les actes concernés ont été modifiés, toute restriction liée à la décision de la Commission d'autoriser la dérogation est levée.

Si les mesures nécessaires pour adapter les actes délégués ou d'exécution n'ont pas été prises, la Commission peut, à la demande de l'État membre qui a accordé la réception, autoriser par une décision adoptée selon la procédure visée à l'article 74, paragraphe 2, l'État membre à prolonger la validité de la réception par type.

## **CHAPITRE X**

### **VÉHICULES PRODUITS EN PETITES SÉRIES**

#### *Article 40*

#### *Réception nationale par type de petites séries*

1. Le constructeur peut demander la réception d'un type de véhicule produit en petites séries, dans les limites quantitatives annuelles indiquées à l'annexe III. Ces limites s'appliquent à la vente, l'immatriculation et la mise en service des véhicules du type réceptionné sur le marché de l'Union au cours d'une année spécifique.

Pour une réception par type de petites séries, l'autorité compétente en matière de réception peut, si elle a des motifs raisonnables de le faire, dispenser de l'application d'une ou de plusieurs dispositions d'un ou de plusieurs des actes énumérés à l'annexe II, pour autant qu'elle définisse d'autres dispositions pour les remplacer.

2. Les dispositions de remplacement visées au paragraphe 1 doivent garantir un niveau de sécurité fonctionnelle et de protection de l'environnement qui est équivalent, dans toute la mesure du possible, à celui assuré par le ou les actes applicables énumérés à l'annexe II.
3. Aux fins de la réception par type de véhicules au titre du présent article, les systèmes, composants ou entités techniques qui sont réceptionnés par type conformément aux actes énumérés à l'annexe II sont acceptés.
4. La fiche de réception des véhicules réceptionnés par type conformément au présent article est établie d'après le modèle défini par l'acte d'exécution adopté en application de l'article 73, mais ne porte pas l'entête «Fiche de réception UE par type de véhicule»; elle précise la nature des dérogations accordées en application du paragraphe 1. Les fiches de réception sont numérotées conformément à l'acte d'exécution adopté en application de l'article 73.

---

54

[http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/technical-harmonisation/global-harmonisation/index\\_en.htm#h2-1](http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/technical-harmonisation/global-harmonisation/index_en.htm#h2-1)

5. La validité de la réception nationale par type de petites séries est limitée au territoire de l'État membre dont l'autorité compétente en matière de réception a accordé la réception.

Toutefois, à la demande du constructeur, un exemplaire de la fiche de réception par type et de ses annexes est envoyé, par courrier recommandé ou électronique, aux autorités compétentes en matière de réception des États membres désignés par le constructeur.

Dans les trois mois suivant la réception de la demande visée au deuxième alinéa, les autorités compétentes en matière de réception des États membres désignés par le constructeur décident si elles acceptent ou non la réception par type. Elles notifient officiellement leur décision à l'autorité compétente en matière de réception qui a accordé la réception nationale par type de petites séries.

Les autorités compétentes en matière de réception des États membres ne peuvent refuser la réception nationale par type que si elles ont de bonnes raisons de croire que les dispositions techniques en vertu desquelles le véhicule a été réceptionné ne sont pas équivalentes à leurs propres dispositions.

6. Lorsqu'un demandeur d'une réception nationale par type de petites séries souhaite vendre, faire immatriculer ou mettre en service un véhicule dans un autre État membre, l'autorité compétente qui a accordé la réception nationale par type de petites séries lui fournit un exemplaire de la fiche de réception par type ainsi que du dossier de réception. L'autorité compétente en matière de réception de l'autre État membre autorise la vente, l'immatriculation ou la mise en service d'un véhicule à moins qu'elle n'ait de bonnes raisons de croire que les dispositions techniques en vertu desquelles le véhicule a été réceptionné ne sont pas équivalentes à ses propres dispositions.

## **CHAPITRE XI**

### **RÉCEPTIONS INDIVIDUELLES**

#### *Article 41*

#### ***Réceptions individuelles***

1. À la demande du propriétaire du véhicule, les autorités compétentes accordent une réception individuelle à tout véhicule qui est conforme à la description jointe à la demande et qui satisfait aux dispositions du présent règlement.
2. Dans la procédure de réception individuelle, les autorités compétentes en matière de réception certifient que le véhicule satisfait aux dispositions des actes applicables énumérés à l'annexe II.
3. Une réception individuelle s'applique à un véhicule particulier, qu'il soit unique ou non.
4. Les demandes de réception individuelle couvrent un maximum de 5 véhicules du même type.

5. Après avoir accordé la réception par type, l'autorité compétente en matière de réception délivre sans délai la fiche de réception individuelle.
6. La fiche de réception individuelle est établie selon le modèle de fiche de réception UE par type défini dans un acte d'exécution adopté conformément à l'article 73 et contient au moins les renseignements nécessaires pour remplir la demande d'immatriculation prévue par la directive 1999/37/CE<sup>55</sup> du Conseil.

Les fiches de réception individuelle ne portent pas l'intitulé «Réception UE de véhicule». La fiche de réception individuelle mentionne le numéro d'identification du véhicule concerné.

7. Le présent article s'applique aux véhicules qui, au moment de la demande de réception individuelle, n'ont jamais été vendus ou mis en service, ce qui implique leur identification et l'émission d'un numéro d'immatriculation, y compris l'immatriculation temporaire ou de courte durée et l'immatriculation professionnelle, ou ont été vendus, immatriculés ou mis en service pendant moins de six mois.
8. Le présent chapitre peut s'appliquer aux véhicules qui ont fait l'objet d'une réception par type conformément au présent règlement et qui ont été modifiés avant d'être vendus, immatriculés ou mis en service.

#### *Article 42*

#### ***Dérogations pour les réceptions individuelles***

1. Une autorité compétente en matière de réception peut dispenser un véhicule de l'application des exigences d'un ou de plusieurs des actes énumérés à l'annexe II, pour autant que cette autorité établisse des dispositions de remplacement et qu'elle ait des motifs raisonnables d'accorder cette dérogation.
2. Les dispositions de remplacement doivent garantir un niveau de sécurité fonctionnelle et de protection de l'environnement qui est équivalent, dans toute la mesure du possible, à celui assuré par l'acte applicable visé à l'annexe II.

Les autorités compétentes en matière de réception ne procèdent pas à des essais destructifs. Elles utilisent toute information pertinente fournie par le demandeur d'une réception individuelle en vue d'établir la conformité avec les dispositions de remplacement.

Les autorités compétentes en matière de réception acceptent toute réception UE par type de système, de composant ou d'entité technique en lieu et place des dispositions de remplacement.

3. Les autorités compétentes en matière de réception accordent une réception individuelle si le véhicule est conforme à la description jointe à la demande et s'il satisfait aux exigences techniques applicables; elles délivrent sans délai la fiche de réception individuelle.

---

<sup>55</sup> JO L 138 du 1.6.1999, p. 57.

La fiche de réception individuelle est établie selon le modèle de fiche de réception UE visé à l'article 28, paragraphe 2, et contient au moins les renseignements nécessaires pour remplir la demande d'immatriculation prévue par la directive 1999/37/CE<sup>56</sup> du Conseil.

Les fiches de réception individuelle ne portent pas l'intitulé «Réception UE de véhicule». La fiche de réception individuelle mentionne le numéro d'identification du véhicule concerné.

#### *Article 43*

#### ***Validité et acceptation de la réception individuelle***

1. La validité de la réception individuelle est limitée au territoire de l'État membre qui l'a accordée.
2. Aux fins de la vente, de l'immatriculation et de la mise en service dans un autre État membre d'un véhicule ayant fait l'objet d'une réception individuelle, l'autorité compétente qui a accordé la réception fournit à son détenteur, sur demande, une déclaration mentionnant les dispositions techniques par rapport auxquelles ledit véhicule a été réceptionné ainsi que toute information complémentaire indiquant en détail la nature des exigences techniques auxquelles ce véhicule particulier satisfait.
3. Dans le cas d'un véhicule pour lequel une réception individuelle a été accordée par une autorité compétente d'un État membre conformément aux dispositions de l'article 34, les autres États membres autorisent la vente, l'immatriculation et la mise en service de ce véhicule à moins qu'ils n'aient de bonnes raisons de croire que les dispositions techniques par rapport auxquelles le véhicule a été réceptionné ne sont pas équivalentes à leurs propres prescriptions.
4. À la demande du propriétaire du véhicule, les autorités compétentes accordent une réception individuelle à tout véhicule qui satisfait aux dispositions du présent règlement. Dans ce cas de figure, les autorités compétentes acceptent la réception individuelle et autorisent la vente, l'immatriculation et la mise en service du véhicule.

#### *Article 44*

#### ***Dispositions particulières concernant les réceptions individuelles***

1. Les dispositions du présent chapitre peuvent être appliquées aux véhicules qui ont fait l'objet d'une réception par type conformément au présent règlement et qui ont été modifiés avant d'avoir été vendus, immatriculés ou mis en service pour la première fois.
2. La procédure prévue par le présent chapitre peut s'appliquer à un véhicule donné au cours des étapes successives de sa réalisation conformément à une procédure de réception par type multiétape.

---

<sup>56</sup> JO L 138 du 1.6.1999, p. 57.

3. La procédure prévue par le présent chapitre ne peut pas remplacer une étape intermédiaire dans le déroulement normal d'une procédure de réception par type multiétape et n'est donc pas applicable aux fins de l'obtention de la réception de première étape d'un véhicule.

## **CHAPITRE XII**

### **VENTE, IMMATRICULATION ET MISE EN SERVICE**

#### *Article 45*

##### *Vente, immatriculation et mise en service de véhicules*

1. Sans préjudice des articles 41 et 42, les véhicules pour lesquels la réception UE par type de l'ensemble du véhicule est obligatoire ou pour lesquels le constructeur a obtenu cette réception par type en vertu du présent règlement ne sont vendus, immatriculés ou mis en service que s'ils sont accompagnés d'un certificat de conformité en cours de validité émis conformément à l'article 36.

Dans le cas de véhicules incomplets, leur vente ou mise en service est permise, mais les autorités d'immatriculation des États membres peuvent refuser l'immatriculation permanente et l'utilisation sur route de tels véhicules.

2. En ce qui concerne les véhicules produits en petites séries, le nombre de véhicules vendus, immatriculés et mis en service dans l'Union au cours d'une même année ne peut pas dépasser le nombre d'unités mentionné à l'annexe III.
3. Le paragraphe 1 ne s'applique pas aux véhicules destinés à être utilisés par les forces armées, la protection civile, les services de lutte contre l'incendie ou les services responsables du maintien de l'ordre, ni aux véhicules réceptionnés par type conformément à l'article 40 ou à l'article 43.
4. À la demande du propriétaire du véhicule, les autorités compétentes accordent une réception individuelle à tout véhicule qui satisfait aux dispositions du présent règlement. Dans ce cas de figure, les autorités compétentes acceptent la réception individuelle et autorisent la vente, l'immatriculation et la mise en service du véhicule.

#### *Article 46*

##### *Vente, immatriculation et mise en service de véhicules de fin de série*

1. Dans les limites fixées pour les fins de série et le délai spécifié aux paragraphes 2 et 4, l'immatriculation de véhicules conformes à un type de véhicule dont la réception UE par type a expiré est autorisée.

Le premier alinéa ne s'applique qu'aux véhicules se trouvant sur le territoire de l'Union qui étaient couverts par une réception UE par type en cours de validité au moment de leur production, mais qui n'ont pas été immatriculés avant que la validité de ladite réception n'expire.

2. Le paragraphe 1 s'applique, dans le cas de véhicules complets, pendant une période de 12 mois à compter de la date à laquelle la validité de la réception UE par type a expiré et, dans le cas de véhicules complétés, pendant une période de 18 mois à compter de cette même date.
3. Le constructeur qui souhaite bénéficier des dispositions du paragraphe 1 en fait la demande à l'autorité nationale de chaque État membre où les véhicules en question doivent être immatriculés. La demande doit préciser les raisons techniques ou économiques pour lesquelles ces véhicules ne sont pas conformes aux nouvelles exigences de réception par type.

Dans un délai de trois mois suivant la réception de la demande, l'autorité nationale concernée décide d'autoriser ou non l'immatriculation de ces véhicules sur son territoire et, dans l'affirmative, du nombre d'unités concernées.

4. Le nombre de véhicules de fin de série ne peut pas dépasser 10 % du nombre de véhicules immatriculés au cours des deux années précédentes ou 10 véhicules par État membre, le nombre le plus élevé étant retenu.
5. Avant leur immatriculation, le constructeur délivre un nouveau certificat de conformité pour les véhicules de fin de série qui identifie les véhicules en question comme étant «de fin de série» et qui mentionne le numéro et l'État membre de première immatriculation selon le modèle de certificat de conformité établi par la Commission conformément à l'article 73.
6. Les États membres veillent à ce que le nombre de véhicules à immatriculer selon la procédure prévue par le présent article soit effectivement contrôlé.
7. Le présent article s'applique uniquement à l'arrêt de production dû à l'expiration de la validité de la réception par type dans le cas visé à l'article 35, paragraphe 2.

#### *Article 47*

#### ***Vente et mise en service de composants et d'entités techniques***

1. Les composants ou entités techniques ne peuvent être vendus et mis en service que s'ils satisfont aux exigences des actes délégués applicables énumérés à l'annexe II et sont dûment marqués conformément à l'article 37.
2. Le paragraphe 1 ne s'applique pas dans le cas de composants ou d'entités techniques qui ont été spécialement fabriqués ou conçus pour des véhicules neufs ne relevant pas du présent règlement.
3. Par dérogation au paragraphe 1, les États membres peuvent autoriser la vente et la mise en service de composants ou d'entités techniques qui ont été dispensés de l'application d'une ou de plusieurs dispositions du présent règlement conformément à l'article 38 ou sont destinés à être montés sur des véhicules couverts par des réceptions accordées en vertu de l'article 40 ou de l'article 41 qui se rapportent au composant ou à l'entité technique en question.
4. Par dérogation au paragraphe 1 et sauf disposition contraire du présent règlement ou d'un de ses actes délégués, les États membres peuvent autoriser la vente ou la mise



en service de composants ou d'entités techniques destinés à être montés sur des véhicules qui, lorsqu'ils ont été vendus ou mis en service, ne devaient pas faire l'objet d'une réception UE par type en vertu du présent règlement ou de la directive 2002/24/CE.

## **CHAPITRE XIII**

### **CLAUSES DE SAUVEGARDE**

#### *Article 48*

#### ***Procédure applicable au niveau national pour les véhicules, systèmes, composants ou entités techniques présentant un risque***

1. Lorsque les autorités de surveillance du marché d'un État membre ont pris des mesures conformément à l'article 20 du règlement (CE) n° 765/2008 ou qu'elles ont des raisons suffisantes de croire qu'un véhicule, un système, un composant ou une entité technique relevant du présent règlement présente un risque pour la santé ou la sécurité des personnes ou pour d'autres aspects liés la protection de l'intérêt public couverts par le présent règlement, elles procèdent à une évaluation du véhicule, du système, du composant ou de l'entité technique en cause en tenant compte de toutes les exigences définies par le présent règlement. Les opérateurs économiques concernés coopèrent pleinement avec les autorités de surveillance du marché et/ou les autorités compétentes en matière de réception.

Si, au cours de cette évaluation, les autorités de surveillance du marché et/ou les autorités compétentes en matière de réception constatent que le véhicule, le système, le composant ou l'entité technique ne respecte pas les exigences définies dans le présent règlement, elles invitent sans délai l'opérateur économique en cause à prendre toutes les mesures correctives appropriées pour mettre le véhicule, le système, le composant ou l'entité technique en conformité avec ces exigences, le/la retirer du marché ou le/la rappeler dans un délai raisonnable, proportionné à la nature du risque.

Les autorités compétentes en matière de réception informent le service technique concerné des mesures prises en application des deux premiers alinéas. L'article 21 du règlement (CE) n° 765/2008 s'applique aux mesures visées au deuxième alinéa.

2. Lorsque les autorités compétentes en matière de réception considèrent que la non-conformité n'est pas limitée au territoire national, elles informent la Commission et les autres États membres des résultats de l'évaluation et des mesures qu'elles ont prescrites à l'opérateur économique.
3. L'opérateur économique veille à ce que toutes les mesures correctives appropriées soient prises en ce qui concerne les véhicules, systèmes, composants ou entités techniques non conformes qu'il a vendus, fait immatriculer ou fait mettre en service dans l'ensemble de l'Union.
4. Lorsque l'opérateur économique ne prend pas des mesures correctives adéquates dans le délai visé au paragraphe 1, deuxième alinéa, les autorités nationales adoptent toutes les mesures appropriées pour interdire ou restreindre la vente,

l'immatriculation ou la mise en service des véhicules, systèmes, composants ou entités techniques non conformes sur leur marché national, pour les retirer de ce marché ou pour les rappeler.

5. Les autorités nationales informent sans délai la Commission et les autres États membres des mesures en question.

Les informations fournies contiennent toutes les précisions disponibles, notamment les données nécessaires pour identifier le véhicule, le système, le composant ou l'entité technique non conforme, son origine, la nature de la non-conformité alléguée et du risque encouru, ainsi que la nature et la durée des mesures nationales adoptées et les arguments avancés par l'opérateur économique concerné. En particulier, les autorités compétentes en matière de réception indiquent si la non-conformité résulte d'une des causes suivantes:

- a) le non-respect, par le véhicule, le système, le composant ou l'entité technique, des exigences relatives à la santé ou à la sécurité des personnes, à la protection de l'environnement ou à d'autres aspects liés à la protection de l'intérêt public couverts par le présent règlement ou;
  - b) des lacunes dans les actes applicables énumérés à l'annexe II.
6. Les États membres autres que celui qui a entamé la procédure informent, dans un délai d'un mois, la Commission et les autres États membres de toute mesure adoptée et de toute information supplémentaire dont ils disposent à propos de la non-conformité du véhicule, du système, du composant ou de l'entité technique et, dans l'éventualité où ils s'opposent à la mesure nationale notifiée, de leurs objections.
  7. Lorsque, dans le mois suivant la réception des informations visées au paragraphe 6, aucune objection n'a été émise par un autre État membre ou par la Commission à l'encontre de la mesure prise par un État membre, cette mesure est réputée justifiée.
  8. Les États membres veillent à ce que les mesures restrictives appropriées soient prises à l'égard du véhicule, du système, du composant ou de l'entité technique en cause, par exemple son retrait de leur marché, sans délai.

#### *Article 49*

#### ***Procédure de sauvegarde au niveau de l'Union***

1. Lorsque, durant la procédure visée à l'article 41, des objections sont émises à l'encontre d'une mesure prise par un État membre ou lorsque la Commission considère qu'une mesure nationale est contraire à la législation de l'Union, la Commission procède sans délai à l'évaluation de la mesure nationale après consultation des États membres et du ou des opérateurs économiques en cause. En fonction des résultats de cette évaluation, la Commission décide si la mesure nationale est justifiée ou non.

La Commission informe de sa décision tous les États membres ainsi que l'opérateur ou les opérateurs économiques concernés.

2. Si la mesure nationale est jugée justifiée, tous les États membres prennent les mesures nécessaires pour s'assurer que le véhicule, le système, le composant ou l'entité technique non conforme est retiré(e) de leur marché et ils en informent la Commission. Si la mesure nationale est jugée non justifiée, l'État membre concerné la retire.
3. Si la mesure nationale est jugée justifiée et est motivée par des lacunes du présent règlement ou des actes délégués ou d'exécution adoptés en vertu de ce dernier, la Commission propose les mesures appropriées suivantes:
  - a) s'il s'agit d'un acte délégué ou d'exécution adopté en vertu de ce dernier, la Commission propose les modifications nécessaires à lui apporter;
  - b) s'il s'agit de règlements de la CEE-ONU, la Commission propose les projets d'amendements devant être apportés aux règlements CEE-ONU concernés, conformément à la procédure applicable au titre de l'accord de 1958 révisé.

#### *Article 50*

#### ***Véhicules, systèmes, composants ou entités techniques conformes présentant un risque***

1. Lorsqu'une autorité nationale constate, après avoir réalisé l'évaluation prévue à l'article 49, paragraphe 1, qu'un véhicule, un système, un composant ou une entité technique, bien que conforme aux exigences applicables et dûment marqué(e), présente un risque grave pour la sécurité ou est susceptible de nuire gravement à l'environnement ou à la santé publique, cette autorité nationale invite l'opérateur économique en cause à prendre toutes les mesures appropriées pour faire en sorte que le véhicule, le système, le composant ou l'entité technique en cause, une fois vendue(e), immatriculé(e) ou mis(e) en service, ne présente plus ce risque, pour retirer le véhicule, le système, le composant ou l'entité technique du marché ou pour le/la rappeler dans un délai raisonnable, proportionné à la nature du risque. L'autorité compétente en matière d'immatriculation peut, pendant une période de six mois au plus, refuser l'immatriculation des véhicules en cause sur son territoire.
2. En ce qui concerne les véhicules, systèmes, composants ou entités techniques visés au paragraphe 1, l'opérateur économique garantit que des mesures correctives sont prises pour tous ces véhicules, systèmes, composants ou entités techniques vendus, immatriculés ou mis en service dans l'Union.
3. L'État membre communique à la Commission et aux autres États membres, dans un délai d'un mois, toutes les précisions disponibles, notamment les données nécessaires pour identifier le véhicule, le système, le composant ou l'entité technique en cause, l'origine et la chaîne d'approvisionnement de celui-ci ou de celle-ci, la nature du risque encouru, ainsi que la nature et la durée des mesures nationales adoptées.
4. Sans délai, la Commission consulte les États membres et le ou les opérateurs économiques concernés et, notamment, l'autorité compétente qui a accordé la réception par type, et procède à l'évaluation de la mesure nationale. En fonction des résultats de cette évaluation, la Commission décide si la mesure nationale est justifiée ou non et, si nécessaire, propose des mesures appropriées.

5. La Commission adresse sa décision à tous les États membres et la communique immédiatement à ceux-ci ainsi qu'à l'opérateur ou aux opérateurs économiques concernés.

#### *Article 51*

#### ***Véhicules, systèmes, composants ou entités techniques non conformes au type réceptionné***

1. Si des véhicules, systèmes, composants ou entités techniques neufs accompagnés d'un certificat de conformité ou portant une marque de réception ne sont pas conformes au type qu'elle a réceptionné, l'autorité compétente qui a accordé la réception UE par type prend les mesures nécessaires, y compris le retrait de la réception par type, pour faire en sorte que, selon le cas, les véhicules, systèmes, composants ou entités techniques produits soient mis en conformité avec le type réceptionné. Elle informe les autorités compétentes en matière de réception des autres États membres des mesures prises dans un délai d'un mois.
2. Aux fins du paragraphe 1, les divergences constatées par rapport aux informations figurant sur la fiche de réception UE par type ou dans le dossier de réception sont considérées comme constituant un cas de non-conformité au type réceptionné. Un véhicule ne peut être considéré comme non conforme au type réceptionné lorsqu'une marge de tolérance est permise par les actes réglementaires applicables énumérés à l'annexe II et que cette marge de tolérance est respectée.
3. Si une autorité compétente en matière de réception démontre que des véhicules, composants ou entités techniques neufs accompagnés d'un certificat de conformité ou portant une marque de réception délivrée par un autre État membre ne sont pas conformes au type réceptionné, elle peut demander à l'autorité nationale ayant accordé la réception UE par type de vérifier si les véhicules, systèmes, composants ou entités techniques en production continuent d'être conformes au type réceptionné. À la réception d'une demande en ce sens, l'autorité compétente ayant accordé la réception UE par type prend les mesures qui s'imposent dans les meilleurs délais et, au plus tard, dans les trois mois suivant la date de la demande.
4. L'autorité compétente en matière de réception demande à son homologue qui a accordé la réception UE par type du système, du composant, de l'entité technique ou du véhicule incomplet de prendre les mesures nécessaires pour faire en sorte que les véhicules en production soient remis en conformité avec le type réceptionné dans les cas suivants:
  - a) en ce qui concerne la réception UE par type de véhicule, lorsque la non-conformité d'un véhicule est due exclusivement à la non-conformité d'un système, d'un composant ou d'une entité technique;
  - b) en ce qui concerne la réception par type multiétape, lorsque la non-conformité d'un véhicule complété est due exclusivement à la non-conformité d'un système, d'un composant ou d'une entité technique faisant partie intégrante du véhicule incomplet, ou à la non-conformité du véhicule incomplet lui-même.
5. À la réception d'une demande en ce sens, l'autorité compétente en matière de réception concernée prend les mesures qui s'imposent dans les meilleurs délais et, au

plus tard, dans les trois mois suivant la date de la demande, au besoin en coopération avec l'autorité qui a formulé la demande.

6. Lorsqu'une non-conformité est établie, l'autorité compétente en matière de réception de l'État membre ayant accordé la réception UE par type du système, du composant, de l'entité technique ou du véhicule incomplet prend les mesures prévues au paragraphe 1.

Les autorités compétentes en matière de réception s'informent mutuellement, dans un délai d'un mois, du retrait d'une réception UE par type et des motifs qui le justifient.

7. Si l'autorité compétente qui a accordé la réception UE par type conteste la non-conformité qui lui a été notifiée, les États membres concernés s'emploient à régler le différend. La Commission est tenue informée et procède, au besoin, aux consultations appropriées en vue de parvenir à régler le différend.

#### *Article 52*

#### ***Systèmes, composants ou entités techniques présentant un risque important pour le bon fonctionnement de systèmes essentiels***

1. Les systèmes, composants ou entités techniques susceptibles de faire peser un risque important sur le bon fonctionnement de systèmes essentiels pour la sécurité du véhicule ou sa performance environnementale ne peuvent être vendus, immatriculés ou mis en service et sont interdits, à moins d'avoir fait l'objet d'une autorisation délivrée par une autorité compétente en matière de réception conformément au paragraphe 4 et à l'article 53, paragraphes 1 et 2.
2. La Commission dresse la liste des systèmes, composants ou entités techniques visés au paragraphe 1 au moyen d'actes délégués adoptés conformément aux articles 76, 77 et 78, en tenant compte des informations disponibles concernant:
  - a) la gravité du risque pour la sécurité ou la performance environnementale des véhicules équipés des systèmes, composants ou entités techniques en question;
  - b) l'incidence sur les consommateurs et les fabricants de pièces et d'équipements de rechange de l'application éventuelle, au titre du présent article, d'une exigence d'autorisation pour les systèmes, composants ou entités techniques en question.
3. On entend par «composants d'origine» les pièces qui sont fabriquées conformément aux spécifications et aux normes de production prévues par le constructeur du véhicule pour la production des composants servant à l'assemblage du véhicule en question, y compris les composants qui sont fabriqués sur la même chaîne de production que ces derniers composants, ainsi que les composants dont le constructeur certifie, jusqu'à preuve du contraire, qu'ils sont du même niveau de qualité que les composants utilisés pour l'assemblage du véhicule en question et ont été fabriqués conformément aux spécifications et aux normes de production prévues par le constructeur du véhicule; il en va de même pour les entités techniques.

Le paragraphe 1 n'est pas applicable aux systèmes, composants ou entités techniques d'origine ni aux systèmes, composants ou entités techniques qui ont fait l'objet d'une

réception par type en application des dispositions d'un des actes énumérés à l'annexe II, sauf si la réception porte sur d'autres aspects que ceux visés au paragraphe 1.

Le paragraphe 1 n'est pas applicable aux systèmes, composants ou entités techniques fabriqués pour des véhicules destinés exclusivement aux courses sur route. Dans le cas où des systèmes, composants ou entités techniques figurant sur une liste d'un acte délégué adopté en vertu du présent règlement ont un double usage, c'est-à-dire sont utilisés pour des véhicules destinés exclusivement aux courses sur route et pour des véhicules destinés à la circulation sur le réseau routier public, ces systèmes, composants ou entités techniques ne peuvent être vendus ou proposés à la vente aux consommateurs.

4. La Commission établit, en fonction des besoins, le modèle et le système de numérotation de la fiche visée à l'article 53, paragraphe 1, troisième alinéa, ainsi que tous les aspects de la procédure, au moyen d'un acte d'exécution adopté conformément à l'article 73. La Commission définit les exigences auxquelles ces composants doivent satisfaire, le marquage, le conditionnement et les essais appropriés, au moyen d'actes délégués adoptés conformément aux articles 76, 77 et 78.
5. Les exigences visées au paragraphe 4 peuvent être définies sur la base des actes énumérés à l'annexe II ou peuvent consister en une comparaison du système, du composant ou de l'entité technique en cause avec les performances du véhicule d'origine ou d'une des pièces de ce véhicule, selon le cas. Dans chacun de ces cas, les exigences doivent garantir que les systèmes, composants ou entités techniques ne compromettent pas le fonctionnement des systèmes essentiels pour la sécurité du véhicule ou sa performance environnementale.

#### *Article 53*

#### ***Systèmes, composants ou entités techniques présentant un risque important pour le bon fonctionnement de systèmes essentiels – exigences connexes***

1. Aux fins de l'application du paragraphe 52, paragraphe 1, le fabricant de systèmes, de composants ou d'entités techniques présente à l'autorité compétente en matière de réception un rapport d'essai élaboré par un service technique désigné qui certifie que les systèmes, composants ou entités techniques pour lesquels une autorisation est demandée sont conformes aux exigences visées à l'article 52, paragraphe 4. Le constructeur ne peut introduire qu'une seule demande par type et par pièce, et ce auprès d'une seule autorité compétente en matière de réception.

La demande mentionne les informations concernant le fabricant des systèmes, composants ou entités techniques, le type, le numéro d'identification et le numéro de pièce des systèmes, composants ou entités techniques, le nom du constructeur du véhicule, le type de véhicule et, s'il y a lieu, l'année de construction ou toute autre information permettant l'identification du véhicule sur lequel les systèmes, composants ou entités techniques en question doivent être montés.

Lorsque l'autorité compétente en matière de réception estime, compte tenu du rapport d'essai et d'autres éléments probants, que les systèmes, composants ou entités techniques concernés remplissent les exigences visées à l'article 52,

paragraphe 4, elle délivre sans délai une fiche au fabricant. La fiche autorise la vente et la mise en service, dans l'Union, des systèmes, composants ou entités techniques, sous réserve des dispositions du paragraphe 2, deuxième alinéa.

2. Le constructeur informe sans délai l'autorité compétente en matière de réception qui a délivré la fiche de toute modification ayant une incidence sur les conditions auxquelles celle-ci a été délivrée. Cette autorité détermine si la fiche doit être révisée, s'il y a lieu d'en délivrer une nouvelle et si de nouveaux essais s'imposent.

Le constructeur est tenu de garantir que les systèmes, composants ou entités techniques sont produits et continuent d'être produits dans le respect des conditions auxquelles la fiche a été délivrée.

3. Avant de délivrer une autorisation, l'autorité compétente en matière de réception s'assure de l'existence de modalités et de procédures satisfaisantes permettant de garantir un contrôle efficace de la conformité de la production.

Lorsque l'autorité compétente en matière de réception considère que les conditions de délivrance de l'autorisation ne sont plus remplies, elle demande au fabricant de prendre les mesures qui s'imposent pour garantir que les systèmes, composants ou entités techniques soient remis en conformité. Au besoin, elle retire l'autorisation.

4. Tout désaccord entre autorités compétentes en matière de réception d'États membres différents concernant les fiches visées au paragraphe 1, troisième alinéa, est signalé à la Commission. Celle-ci prend les mesures appropriées pour régler le désaccord et notamment, au besoin, exige le retrait de l'autorisation après avoir consulté les autorités compétentes en matière de réception.
5. Tant que la liste visée à l'article 52, paragraphe 2, n'a pas été établie, les États membres peuvent maintenir les dispositions nationales concernant les systèmes, composants ou entités techniques susceptibles de compromettre le bon fonctionnement de systèmes essentiels pour la sécurité du véhicule ou sa performance environnementale.

#### *Article 54*

##### ***Rappel de véhicules, de systèmes, de composants ou d'entités techniques***

1. Lorsqu'un constructeur qui s'est vu délivrer une réception UE par type de l'ensemble d'un véhicule est tenu, conformément au règlement (CE) n° 765/2008, de rappeler des véhicules vendus, immatriculés ou mis en service au motif qu'un système, un composant ou une entité technique monté(e) sur le véhicule présente un risque grave pour la sécurité, la santé publique ou la protection de l'environnement, qu'il/elle ait ou non été dûment réceptionné(e) en vertu du présent règlement, ou parce qu'une pièce non soumise à des exigences spécifiques en vertu de la législation de réception présente un risque grave pour la sécurité, la santé publique ou la protection de l'environnement, le constructeur en informe sur-le-champ l'autorité compétente qui a délivré la réception du véhicule.
2. Lorsqu'un fabricant de systèmes, de composants ou d'entités techniques qui s'est vu délivrer une réception UE par type est tenu, conformément au règlement (CE) n° 765/2008, de rappeler des systèmes, composants ou entités techniques vendus ou

mis en service au motif qu'ils présentent un risque grave pour la sécurité, la sécurité au travail, la santé publique ou la protection de l'environnement, qu'ils aient ou non été dûment réceptionnés en vertu du présent règlement, le fabricant en informe immédiatement l'autorité compétente qui a délivré la réception.

3. Le constructeur propose à l'autorité compétente en matière de réception un ensemble de solutions appropriées en vue de neutraliser le risque visé aux paragraphes 1 et 2. Cette autorité communique sans délai les solutions proposées à ses homologues des autres États membres.

Les autorités compétentes en matière de réception veillent à la bonne mise en œuvre des mesures sur leur territoire respectif.

4. Si les solutions sont jugées insuffisantes par l'autorité concernée ou si celle-ci estime qu'elles n'ont pas été mises en œuvre dans un délai assez court, ladite autorité en informe sans délai l'autorité compétente qui a accordé la réception UE par type de véhicule.

L'autorité compétente qui a accordé la réception UE par type informe alors le constructeur. Si celui-ci ne propose pas et ne met pas en œuvre des mesures correctives efficaces, l'autorité compétente qui a accordé la réception UE par type prend toutes les mesures de protection requises, y compris le retrait de la réception UE par type. En cas de retrait de la réception UE par type, l'autorité compétente en matière de réception informe le constructeur, ses homologues des autres États membres ainsi que la Commission, par lettre recommandée ou par un moyen électronique équivalent, dans un délai d'un mois.

#### *Article 55*

#### ***Notification des décisions et des voies de recours***

1. Toute décision prise en vertu des dispositions du présent règlement et toute décision portant refus ou retrait d'une réception UE par type, refus d'une immatriculation, interdiction ou restriction de la vente, de l'immatriculation ou de la mise en service ou exigeant le retrait du marché est dûment motivée.
2. Une telle décision est notifiée à l'intéressé avec indication des voies de recours que lui ouvre le droit en vigueur dans l'État membre concerné et des délais dans lesquels il peut en faire usage.

## **CHAPITRE XIV RÈGLEMENTATIONS INTERNATIONALES**

#### *Article 56*

#### ***Règlements de la CEE-ONU requis pour la réception UE par type***

1. Les règlements de la CEE-ONU auxquels l'Union a adhéré et qui sont énumérés dans le présent règlement ou dans les actes délégués adoptés en vertu de ce dernier font partie de la réception UE par type d'un véhicule.



2. Lorsque l'Union a décidé d'appliquer à titre obligatoire un règlement de la CEE-ONU aux fins de la réception UE par type de véhicule conformément à l'article 4, paragraphe 4, de la décision 97/836/CE du Conseil, la Commission modifie les annexes du présent règlement, s'il y a lieu, au moyen d'un acte délégué adopté conformément aux articles 76, 77 et 78. L'acte délégué modifiant les annexes du présent règlement précise les dates d'application obligatoire du règlement de la CEE-ONU ou de ses amendements.

#### *Article 57*

#### ***Règlements de la CEE-ONU et réception UE par type de véhicules produits en petites séries***

1. Les règlements de la CEE-ONU énumérés dans le présent règlement sont considérés comme équivalents aux actes délégués correspondants dans la mesure où ils partagent le même champ d'application et ont le même objet.
2. Les autorités des États membres compétentes en matière de réception acceptent les réceptions accordées conformément à ces règlements de la CEE-ONU et, le cas échéant, les marques de réception correspondantes, en lieu et place des réceptions accordées et des marques de réception apposées conformément au présent règlement et à ses actes délégués.
3. Lorsque l'Union a décidé d'appliquer, aux fins du paragraphe 1, un nouveau règlement de la CEE-ONU ou un règlement de la CEE-ONU modifié, la Commission modifie les annexes du présent règlement ou les actes délégués, s'il y a lieu, au moyen d'un acte délégué adopté conformément aux articles 76, 77 et 78.

## **CHAPITRE XV COMMUNICATION D'INFORMATIONS TECHNIQUES**

#### *Article 58*

#### ***Informations destinées aux utilisateurs***

1. Le constructeur ne peut pas communiquer d'informations techniques relatives aux éléments prévus dans le présent règlement, ses actes d'exécution ou ses actes délégués énumérés à l'annexe II qui diffèrent des éléments approuvés par l'autorité compétente en matière de réception.
2. Lorsqu'un acte d'exécution ou un acte délégué mentionné à l'annexe II le prévoit, le constructeur met à la disposition des utilisateurs toutes les informations utiles ainsi que les instructions nécessaires décrivant les éventuelles conditions particulières ou restrictions d'utilisation concernant un véhicule, un système, un composant ou une entité technique.
3. Ces informations sont fournies dans les langues officielles de l'État membre où le véhicule doit être vendu, immatriculé ou mis en service. Elles figurent, après acceptation de l'autorité compétente en matière de réception, dans le manuel du propriétaire.

#### *Article 59*

#### ***Informations destinées aux fabricants de composants ou d'entités techniques***

1. Le constructeur du véhicule communique aux fabricants de composants ou d'entités techniques toutes les données qui sont nécessaires à la réception UE par type de composants ou d'entités techniques, ou à l'obtention d'une autorisation au titre de l'article 46, y compris, le cas échéant, les croquis indiqués dans les actes énumérés à l'annexe II.

Le constructeur du véhicule peut imposer aux fabricants de composants ou d'entités techniques un accord contraignant en vue de préserver la confidentialité de toute information qui ne relève pas du domaine public, notamment celles liées aux droits de propriété intellectuelle.

2. En sa qualité de détenteur d'une fiche de réception UE par type prévoyant, conformément à l'article 22, paragraphe 4, des restrictions d'utilisation ou des conditions particulières de montage ou les deux, le fabricant de composants ou d'entités techniques fournit toutes les informations détaillées en la matière au constructeur du véhicule.

Lorsqu'un acte délégué mentionné à l'annexe II le prévoit, le fabricant de composants ou d'entités techniques fournit, avec les composants ou entités techniques produits, des instructions concernant les restrictions d'utilisation ou les conditions particulières de montage, ou les deux.

## **CHAPITRE XVI**

### **Accès aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules**

#### *Article 60*

#### ***Obligations des constructeurs***

1. Les constructeurs fournissent un accès sans restriction aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules aux opérateurs indépendants par l'intermédiaire de sites web utilisant un format standardisé, d'une manière aisément accessible et rapide. En particulier, cet accès est accordé de manière non discriminatoire par rapport à l'accès accordé aux concessionnaires et réparateurs officiels.
2. En attendant l'adoption d'une norme commune par la Commission, les informations visées au paragraphe 1 sont fournies de manière cohérente, de telle sorte qu'elles puissent être exploitées par un opérateur indépendant moyennant un effort raisonnable.

Les constructeurs mettent des documents de formation à la disposition des opérateurs indépendants tout comme des concessionnaires et réparateurs officiels.

3. Les informations visées au paragraphe 1 comprennent au minimum:
  - a) le numéro unique d'identification du véhicule;
  - b) des manuels de service, y compris pour les réparations et les entretiens;
  - c) des manuels techniques;
  - d) des renseignements sur les composants et le diagnostic (comme les valeurs théoriques minimales et maximales pour les mesures);
  - e) les schémas de câblage;
  - f) les codes de diagnostic d'anomalie, y compris les codes spécifiques du constructeur;
  - g) les numéros d'identification et de vérification du calibrage du logiciel applicable à un type de véhicule;
  - h) les renseignements concernant les outils et équipements exclusifs ainsi que l'information fournie au moyen de ces outils et équipements;
  - i) l'information technique et les données d'essai et de contrôle bidirectionnelles;
  - j) les unités de travail.
4. Les concessionnaires ou les réparateurs officiels appartenant au système de distribution d'un constructeur de véhicules donné sont considérés comme des opérateurs indépendants aux fins du présent règlement lorsqu'ils fournissent des services de réparation ou d'entretien pour des véhicules pour lesquels ils n'appartiennent pas au système de distribution du constructeur de véhicules.
5. Les informations sur la réparation et l'entretien des véhicules sont disponibles à tout moment, sauf exigences liées à l'entretien du système d'information.
6. Aux fins de la fabrication et de l'entretien des pièces de rechange ou des fournitures compatibles avec les systèmes de diagnostic embarqués, des outils de diagnostic et des équipements d'essai, les constructeurs fournissent les informations pertinentes sur les systèmes de diagnostic embarqués et sur la réparation et l'entretien des véhicules sans discrimination à tous constructeurs ou réparateurs intéressés de composants, d'outils de diagnostic ou d'équipements d'essai.
7. En vue de la conception et de la fabrication d'équipements automobiles pour les véhicules à carburant alternatif, les constructeurs fournissent les informations pertinentes sur les systèmes de diagnostic embarqués et sur la réparation et l'entretien de tels véhicules, sans discrimination entre les constructeurs, les installateurs ou les réparateurs intéressés d'équipements pour véhicules à carburant alternatif.
8. Lorsqu'il demande la réception UE par type ou la réception nationale par type, le constructeur fournit à l'autorité compétente en matière de réception une preuve de conformité aux dispositions du présent règlement pour ce qui concerne l'accès aux

informations sur la réparation et l'entretien du véhicule et aux informations visées au paragraphe 5.

Si ces informations ne sont pas disponibles ou ne sont pas conformes à ce moment-là au présent règlement et aux actes délégués qui en relèvent, le constructeur les communique dans un délai de six mois à compter de la date de réception par type.

9. Si la preuve de la conformité n'est pas fournie dans ce délai, l'autorité chargée de la réception prend les mesures appropriées pour garantir la conformité.
10. Le constructeur met à disposition sur ses sites web les modifications ultérieures et les suppléments aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules en même temps qu'il les communique aux réparateurs officiels.
11. Lorsque les données de réparation et d'entretien d'un véhicule sont conservées dans une base de données centrale du constructeur ou pour son compte, les réparateurs indépendants ont gratuitement accès à ces données et ont la possibilité de saisir des informations concernant les réparations et entretiens qu'ils ont effectués.
12. La Commission arrête les exigences détaillées concernant l'accès aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules au moyen d'un acte délégué adopté conformément aux articles 76, 77 et 78.

#### *Article 61*

##### ***Répartition des obligations entre détenteurs multiples de la réception par type***

1. En cas de réception par type par étapes, notamment de réception par type multiétape, le constructeur responsable de chaque réception par type est également tenu de communiquer au constructeur final ainsi qu'aux opérateurs indépendants les informations sur la réparation relatives au système, au composant ou à l'entité technique particuliers ou à l'étape particulière.
2. Le constructeur final est responsable de la communication d'informations concernant l'ensemble du véhicule aux opérateurs indépendants.

#### *Article 62*

##### ***Frais d'accès aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules***

1. Les constructeurs peuvent percevoir des droits raisonnables et proportionnés pour l'accès aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules relevant du présent règlement. Les droits ne sont pas considérés comme étant raisonnables ou proportionnés s'ils découragent l'accès en ne tenant pas compte de la mesure dans laquelle l'opérateur indépendant utilise les informations.
2. Les constructeurs mettent à disposition les informations sur la réparation et l'entretien des véhicules sur une base quotidienne, mensuelle et annuelle, en facturant des frais d'accès aux informations variant en fonction des périodes pour lesquelles l'accès est accordé.

*Article 63*  
**Sanctions**

1. Les États membres prévoient des sanctions applicables aux infractions aux dispositions du présent règlement par les constructeurs et prennent toutes les mesures nécessaires pour garantir leur mise en œuvre. Les sanctions ainsi prévues doivent être effectives, proportionnées et dissuasives. Les États membres notifient ces dispositions à la Commission au plus tard le [6 mois après la publication du présent règlement], ainsi que toute modification ultérieure dans les meilleurs délais.
2. Les types d'infractions qui donnent lieu à des sanctions sont notamment:
  - a) les fausses déclarations au cours des procédures de réception ou des procédures de rappel;
  - b) la falsification des résultats des essais de réception ou de conformité en service;
  - c) la dissimulation de données ou de spécifications techniques qui pourraient entraîner un rappel ou un retrait de la réception;
  - d) l'utilisation de dispositifs d'invalidation;
  - e) le refus de fournir un accès aux informations.

**CHAPITRE XVII**  
**DÉSIGNATION ET NOTIFICATION DES SERVICES**  
**TECHNIQUES**

*Article 64*  
**Exigences relatives aux services techniques**

1. Aux fins de la désignation en application de l'article 66 et de la notification conformément à l'article 68, les services techniques se conforment aux exigences énoncées aux paragraphes 2 à 11.
2. Tout service technique est établi en vertu du droit interne d'un État membre et est doté de la personnalité juridique.
3. Tout service technique est un organisme tiers, indépendant du véhicule, du système, du composant ou de l'entité technique qu'il doit évaluer.

Un organisme appartenant à une association d'entreprises ou à une fédération professionnelle qui représente des entreprises participant à la conception, à la fabrication, à la fourniture, à l'assemblage, à l'utilisation ou à l'entretien des véhicules, systèmes, composants ou entités techniques qu'il évalue et soumet à des essais ou aux inspections peut, pour autant que son indépendance et l'absence de tout conflit d'intérêts soient démontrées, être considéré comme satisfaisant à la condition énoncée au premier alinéa.

4. Tout service technique, ses cadres supérieurs et le personnel chargé d'exécuter les tâches d'évaluation ne peuvent être le concepteur, le constructeur, le fournisseur, l'installateur, l'acheteur, le propriétaire, l'utilisateur ou le responsable de l'entretien des véhicules systèmes, composants ou entités techniques qu'ils évaluent, ni le mandataire d'aucune de ces parties. Cela n'exclut pas l'utilisation de véhicules systèmes, composants ou entités techniques évalués qui sont nécessaires au fonctionnement du service technique, ou l'utilisation de ces véhicules systèmes, composants ou entités techniques à des fins personnelles.

Tout service technique, ses cadres supérieurs et le personnel chargé d'exécuter les tâches d'évaluation, d'essai ou d'inspection ne peuvent intervenir, ni directement ni comme mandataires, dans la conception, la fabrication ou la construction, la commercialisation, l'installation, l'utilisation ou l'entretien de ces véhicules systèmes, composants ou entités techniques. Ils ne s'engagent dans aucune activité pouvant compromettre leur indépendance de jugement ou leur intégrité à l'égard des activités d'évaluation pour lesquelles ils sont notifiés. Cela s'applique notamment aux services de conseil.

Les services techniques veillent à ce que les activités de leurs filiales ou sous-traitants n'affectent pas la confidentialité, l'objectivité ou l'impartialité de leurs activités d'évaluation de la conformité.

5. Les services techniques et leur personnel accomplissent les activités d'évaluation avec la plus haute intégrité professionnelle et la compétence technique requise dans le domaine spécifique et doivent être à l'abri de toute pression et incitation, notamment d'ordre financier, susceptibles d'influencer leur jugement ou les résultats de leurs travaux d'évaluation, notamment de la part de personnes ou groupes de personnes intéressés par ces résultats.
6. Les services techniques doivent être capables d'exécuter toutes les tâches d'évaluation de la conformité dont ils sont chargés et pour lesquelles ils ont été notifiés, que ces tâches soient exécutées par le service technique lui-même ou en son nom et sous sa responsabilité.
7. À tout moment et pour chaque tâche d'évaluation et chaque type ou catégorie de véhicules, de systèmes, de composants ou d'entités techniques pour lesquels ils ont été notifiés, les services techniques ont à leur disposition les éléments nécessaires suivants:
  - a) du personnel ayant les connaissances techniques et l'expérience suffisante et appropriée pour effectuer les tâches d'évaluation;
  - b) des descriptions des procédures d'évaluation, qui garantissent leur transparence et leur reproductibilité, le service technique ayant adopté des règles et procédures appropriées à cet effet, ainsi que des règles et procédures faisant la distinction entre les activités relevant des missions de service technique et les autres;
  - c) des procédures pour accomplir leurs activités qui tiennent compte de la taille des entreprises, du secteur dans lequel elles exercent leurs activités, de leur structure, du degré de complexité de la technologie du véhicule, du système, du

composant ou de l'entité technique en question et de la nature du processus de production (fabrication en masse ou en série).

8. Les services techniques se dotent des moyens nécessaires à la bonne exécution des tâches techniques et administratives liées aux activités d'évaluation de la conformité et ont accès à tous les équipements ou installations nécessaires.
9. Le personnel chargé de l'exécution des activités d'évaluation de la conformité possède:
  - a) une solide formation technique et professionnelle couvrant toutes les activités d'évaluation de la conformité pour lesquelles le service technique a été notifié;
  - b) une connaissance satisfaisante des exigences applicables aux évaluations qu'il effectue et l'autorité nécessaire pour effectuer ces évaluations;
  - c) des connaissances appropriées des exigences en matière de sécurité et de protection de l'environnement, ainsi que des autres dispositions pertinentes du présent règlement et des actes énumérés à l'annexe II;
  - d) l'aptitude nécessaire pour rédiger les attestations, procès-verbaux et rapports qui constituent la matérialisation des évaluations effectuées.
10. L'impartialité du service technique, de ses cadres supérieurs et du personnel effectuant l'évaluation doit être garantie.
11. La rémunération des cadres supérieurs et du personnel chargé de l'évaluation au sein d'un service technique ne peut dépendre ni du nombre d'évaluations effectuées, ni de leurs résultats.
12. Les services techniques souscrivent une assurance de responsabilité civile, à moins que cette responsabilité ne soit couverte par l'État membre en vertu de son droit national ou que l'évaluation de la conformité ne soit effectuée sous la responsabilité directe de l'État membre.
13. Le personnel d'un service technique est lié par le secret professionnel à l'égard de l'ensemble des informations qu'il obtient dans l'exercice de ses fonctions en vertu du présent règlement ou de toute disposition de droit national lui donnant effet, sauf à l'égard des autorités compétentes de l'État membre dans lequel il exerce ses activités. Les droits de propriété sont protégés.

#### *Article 65*

#### *Filiales et sous-traitants des services techniques*

1. Des activités ne peuvent être sous-traitées ou réalisées par une filiale qu'avec l'accord du constructeur.
2. Lorsque le service technique sous-traite certaines tâches spécifiques dans le cadre de l'évaluation de la conformité ou a recours à une filiale, il s'assure que le sous-traitant ou la filiale répond aux exigences définies à l'article 64 et en informe l'autorité notifiante.

3. Le service technique assume l'entière responsabilité des tâches effectuées par des sous-traitants ou des filiales, quel que soit leur lieu d'établissement.
4. Le service technique tient à la disposition de l'autorité notifiante les documents pertinents concernant l'évaluation des qualifications du sous-traitant ou de la filiale et le travail qu'ils ont exécuté en vertu du présent règlement.

#### *Article 66*

#### ***Désignation des services techniques***

1. Les services techniques désignés par les autorités compétentes en matière de réception pour les besoins du présent article se conforment aux dispositions du présent règlement.
2. Les services techniques effectuent eux-mêmes ou supervisent les essais requis pour la réception ou les inspections mentionnées dans le présent règlement ou dans l'un des actes énumérés à l'annexe II, sauf lorsque d'autres procédures sont autorisées. Les services techniques ne peuvent pas effectuer des essais ou des inspections pour lesquels ils n'ont pas été dûment désignés.
3. Les services techniques relèvent d'au moins une des cinq catégories d'activités définies ci-après, en fonction de leur domaine de compétence:
  - a) catégorie A: les services techniques qui effectuent, dans leurs propres installations, les essais visés dans le présent règlement et les actes énumérés à l'annexe II;
  - b) catégorie B: les services techniques qui supervisent les essais visés dans le présent règlement et les actes énumérés à l'annexe II, lorsque ces essais sont effectués dans les installations du constructeur ou dans celles d'un tiers;
  - c) catégorie C: les services techniques qui évaluent et vérifient régulièrement les procédures suivies par le constructeur pour veiller à la conformité de la production;
  - d) catégorie D: les services techniques qui supervisent ou effectuent les essais ou les inspections pour la surveillance de la conformité de la production;
  - e) catégorie E: les services techniques en charge des réceptions individuelles.
4. Les services techniques font la preuve qu'ils disposent des compétences voulues, des connaissances techniques spécifiques et d'une expérience avérée dans les domaines particuliers couverts par le présent règlement et les actes énumérés à l'annexe II. Les services techniques se conforment en outre aux normes énumérées dans l'acte délégué visé au paragraphe 11 qui sont applicables aux activités qu'ils exercent.
5. Une autorité compétente en matière de réception peut être désignée comme service technique pour une ou plusieurs des activités visées au paragraphe 3.
6. Tout organisme interne accrédité d'un constructeur ne peut être utilisé en tant que service technique pour mener des activités d'évaluation pour l'entreprise dont il fait



partie qu'en ce qui concerne les activités de catégorie A, pour les exigences techniques pour lesquelles l'essai en interne est autorisé par un acte délégué adopté en vertu du présent règlement. Cet organisme constitue une entité séparée et distincte de l'entreprise, et ne participe pas à la conception, la production, la fourniture, l'installation, l'utilisation ou l'entretien des véhicules, systèmes, composants ou entités techniques qu'il évalue.

7. Un organisme interne accrédité répond aux exigences suivantes:
  - a) il est accrédité conformément au règlement (CE) n° 765/2008;
  - b) l'organisme et son personnel constituent une unité identifiable sur le plan organisationnel et disposent, au sein de l'entreprise dont ils font partie, de méthodes d'établissement des rapports qui garantissent leur impartialité et le démontrent à l'organisme national d'accréditation compétent;
  - c) l'organisme et son personnel ne peuvent être chargés de la conception, de la fabrication, de la fourniture, de l'installation, du fonctionnement ou de l'entretien des véhicules, systèmes, composants ou entités techniques qu'ils évaluent et ils ne participent à aucune activité susceptible de nuire à l'indépendance de leur jugement ou à leur intégrité dans le cadre de leurs activités d'évaluation;
  - d) l'organisme fournit ses services exclusivement à l'entreprise dont il fait partie.
8. Les organismes internes accrédités ne sont pas notifiés aux États membres ou à la Commission pour les besoins de l'article 68, mais des informations sur leur accréditation sont fournies par l'entreprise dont ils font partie ou par l'organisme d'accréditation national à l'autorité notifiante, à la demande de celle-ci.
9. Un constructeur ou un sous-traitant agissant pour le compte de celui-ci ne peut être désigné comme service technique que pour les activités de la catégorie A en ce qui concerne les exigences techniques pour lesquelles l'essai en interne est autorisé par un acte délégué adopté en vertu du présent règlement.
10. Les services techniques d'un pays tiers, autres que ceux désignés conformément au paragraphe 9, ne peuvent être notifiés aux fins de l'article 68 que dans le cadre d'un accord bilatéral entre l'Union et le pays tiers en question.
11. Afin de garantir que ces services répondent au même niveau élevé de performance dans tous les États membres, la Commission établit les normes auxquelles les services techniques doivent se conformer, ainsi que la procédure d'évaluation des services techniques, au moyen d'un acte délégué adopté conformément aux articles 76, 77 et 78.

#### *Article 67*

#### ***Évaluation des compétences des services techniques***

1. L'autorité compétente établit un rapport d'évaluation démontrant que le service technique désigné et notifié a fait l'objet d'une évaluation concernant le respect des exigences qui lui sont applicables.

2. L'évaluation sur laquelle s'appuie le rapport visé au paragraphe 1 est effectuée conformément aux dispositions énoncées dans un acte délégué adopté en vertu du présent règlement. Le rapport d'évaluation fait l'objet d'une révision après une période de trois ans au maximum.
3. Le rapport d'évaluation est communiqué sur demande à la Commission. Lorsque l'évaluation ne repose pas sur un certificat d'accréditation émis par un organisme d'accréditation national attestant que le service technique respecte les exigences du présent règlement, l'autorité notifiante soumet à la Commission et aux autres États membres des documents probants attestant de la compétence du service technique et des mesures prises pour garantir que ce service technique fait l'objet d'un suivi régulier et continue de répondre aux exigences du présent règlement et des actes délégués qui en relèvent.
4. L'autorité compétente en matière de réception qui a l'intention de se faire désigner comme service technique apporte la preuve de sa conformité au moyen de documents probants. Cela comprend notamment une évaluation, réalisée par des contrôleurs indépendants, de l'activité sur laquelle porte l'évaluation. Ces contrôleurs peuvent provenir du même organisme pour autant qu'ils soient gérés de manière autonome par rapport au personnel exerçant l'activité faisant l'objet de l'évaluation.
5. Tout organisme interne accrédité désigné en tant que service technique respecte les dispositions du présent article qui lui sont applicables.

#### *Article 68*

#### ***Procédures de notification***

1. Les États membres notifient à la Commission, pour chaque service technique désigné, la dénomination, l'adresse, y compris l'adresse électronique, les personnes responsables et la catégorie d'activités, ainsi que toute modification de ces informations. La notification précise pour quels éléments énumérés à l'annexe II les services techniques ont été désignés.
2. Un service technique ne peut exercer les activités visées à l'article 66 aux fins de la réception par type pour l'État membre qui l'a désigné que s'il a été préalablement notifié à la Commission et si aucune objection n'a été soulevée à cet égard par la Commission ou un autre État membre dans un délai de deux semaines à compter de la notification si un certificat d'accréditation est utilisé, ou de deux mois s'il n'y a pas eu d'accréditation.
3. Un même service technique peut être désigné et notifié par plusieurs États membres indépendamment de la catégorie d'activités qu'il exerce.
4. La Commission et les autres États membres sont avertis de toute modification pertinente apportée ultérieurement à la notification.
5. Lorsqu'une organisation spécifique ou un organisme compétent qui exerce une activité qui ne figure pas parmi celles visées à l'article 66 doit être désigné(e) en application d'un acte cité à l'annexe II, la notification a lieu conformément aux dispositions du présent article.

6. La Commission publie sur son site internet la liste et les coordonnées des autorités compétentes en matière de réception et des services techniques.

#### *Article 69*

#### ***Modifications de notifications***

1. Lorsqu'une autorité notifiante a établi ou a été informée qu'un service technique ne répond plus aux exigences définies dans le présent règlement, ou qu'il ne s'acquitte pas de ses obligations, elle soumet la notification à des restrictions, la suspend ou la retire, selon le cas, en fonction de la gravité du manquement au regard des exigences requises ou des obligations à satisfaire. L'autorité notifiante en informe immédiatement la Commission et les autres États membres.
2. En cas de retrait, de restriction ou de suspension d'une notification, ou lorsque le service technique a cessé ses activités, l'État membre notifiant prend les mesures qui s'imposent pour faire en sorte que les dossiers dudit service soient traités par un autre service technique ou tenus à la disposition des autorités notifiantes et de surveillance du marché compétentes qui en font la demande.

#### *Article 70*

#### ***Contestation de la compétence des services techniques***

1. La Commission enquête sur tous les cas dans lesquels elle émet des doutes ou est avertie de doutes quant à la compétence d'un service technique ou au fait qu'il continue à remplir les exigences qui lui sont applicables et à s'acquitter des responsabilités qui lui incombent.
2. L'État membre notifiant communique à la Commission, sur demande, toutes les informations relatives au fondement de la notification ou au maintien de la compétence du service technique concerné.
3. La Commission s'assure que toutes les informations sensibles obtenues au cours de ses enquêtes sont traitées de manière confidentielle.
4. Lorsque la Commission établit qu'un service technique ne répond pas ou ne répond plus aux exigences relatives à sa notification, elle en informe l'État membre notifiant et l'invite à prendre les mesures correctives qui s'imposent, y compris la dénotification si nécessaire.

#### *Article 71*

#### ***Obligations opérationnelles des services techniques***

1. Les services techniques réalisent les évaluations de la conformité dans le respect des procédures d'évaluation prévues dans le présent règlement.
2. Les évaluations de la conformité sont effectuées de manière proportionnée, en évitant d'imposer des charges inutiles aux opérateurs économiques. Les services techniques exercent leurs activités en tenant dûment compte de la taille des entreprises, du secteur dans lequel elles exercent leurs activités, de leur structure, du degré de

complexité de la technologie du véhicule, du système, du composant ou de l'entité technique en question et de la nature du processus de production (fabrication en masse ou en série).

3. Ce faisant, ils respectent néanmoins le degré de rigueur et le niveau de protection requis pour la conformité des véhicules, systèmes, composants ou entités techniques aux dispositions du présent règlement.
4. Lorsqu'un service technique constate qu'un constructeur n'a pas respecté les exigences définies par le présent règlement, il contraint celui-ci à prendre les mesures correctives qui s'imposent et demande à l'autorité compétente en matière de réception de ne pas délivrer la fiche de réception tant que des mesures correctives appropriées, jugées satisfaisantes par le service technique, n'ont pas été prises.
5. Lorsqu'un service technique constate, dans le cadre du suivi de la conformité de la production postérieur à la délivrance de la fiche de réception, qu'un véhicule, un système, un composant ou une entité technique n'est plus conforme aux dispositions du présent règlement, ce service contraint le constructeur à prendre les mesures correctives qui s'imposent et demande à l'autorité compétente en matière de réception de suspendre ou de retirer la fiche de réception par type, si nécessaire.
6. Lorsque des mesures correctives ne sont pas prises ou ne produisent pas l'effet requis, le service technique demande à l'autorité compétente en matière de réception de restreindre, suspendre ou retirer la fiche de réception par type, selon le cas.

#### *Article 72*

#### ***Obligations d'information des services techniques***

1. Les services techniques informent l'autorité compétente en matière de réception des faits suivants:
  - a) toute non-conformité constatée susceptible de donner lieu au refus, à une restriction, à la suspension ou au retrait de la fiche de réception par type;
  - b) toute circonstance influant sur la portée et les conditions de leur notification;
  - c) toute demande d'information reçue des autorités de surveillance du marché concernant leurs activités d'évaluation;
2. Sur demande de l'autorité compétente en matière de réception, les services techniques mènent des activités d'évaluation dans le cadre de leur notification, ainsi que toute autre activité, y compris des activités transfrontalières et de sous-traitance.
3. Les services techniques fournissent aux autres services techniques notifiés en vertu du présent règlement qui effectuent des activités d'évaluation similaires couvrant les mêmes véhicules, systèmes, composants ou entités techniques des informations pertinentes relatives aux résultats négatifs et, sur demande, aux résultats positifs des évaluations.

## **CHAPITRE XVIII**

### **MESURES D'EXÉCUTION ET DÉLÉGATION**

#### *Article 73*

##### ***Mesures d'exécution***

Afin d'établir des conditions uniformes pour l'application du présent règlement, la Commission adopte, conformément à la procédure visée à l'article 74, des actes d'exécution arrêtant des mesures d'exécution sur les aspects suivants:

- a) les modalités détaillées en ce qui concerne les procédures de réception par type, conformément à l'article 23, paragraphe 6;
- b) des modèles pour le dossier constructeur et la fiche de renseignements conformément à l'article 25, paragraphe 2;
- c) un système de numérotation des fiches de réception UE par type, conformément à l'article 27, paragraphe 4;
- d) un modèle de fiche de réception UE par type, conformément à l'article 28, paragraphe 2;
- e) le détail des dispositions prises en ce qui concerne la conformité de la production, conformément à l'article 31;
- f) le modèle de certificat de conformité, conformément à l'article 36, paragraphe 2;
- g) le modèle de la marque de réception UE par type, conformément à l'article 37, paragraphe 4.

#### *Article 74*

##### ***Comité***

1. La Commission est assistée par le comité technique pour les véhicules à moteur, institué par l'article 40 de la directive 2007/46/CE.
2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, les articles 5 et 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci. La période prévue à l'article 5, paragraphe 6, de la décision 1999/468/CE est fixée à trois mois.

#### *Article 75*

##### ***Modification des annexes***

1. La Commission peut adopter des modifications des annexes du présent règlement au moyen d'actes délégués, conformément aux articles 76, 77 et 78.

2. Lorsqu'en application de la décision 97/836/CE, de nouveaux règlements de la CEE-ONU ou des amendements de règlements existants de la CEE-ONU auxquels l'Union a adhéré sont adoptés, la Commission modifie en conséquence l'annexe II du présent règlement, au moyen d'actes délégués conformément aux articles 76, 77 et 78.

#### *Article 76*

##### ***Exercice de la délégation***

1. Le pouvoir d'adopter les actes délégués visés aux articles 16, 18, 19, 20, 21, 22, 30, 52, 56, 57, 60, 66 et 75 est conféré à la Commission pour une durée indéterminée.
2. Dès qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie simultanément au Parlement européen et au Conseil.
3. Le pouvoir d'adopter des actes délégués est conféré à la Commission sous réserve des conditions énoncées aux articles 77 et 78.

#### *Article 77*

##### ***Révocation de la délégation***

1. La délégation de pouvoir visée aux articles 16, 18, 19, 20, 21, 22, 30, 52, 56, 57, 60, 66 et 75 peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil.
2. L'institution qui a engagé une procédure interne afin de décider si elle entend révoquer la délégation de pouvoir s'efforce d'informer l'autre institution et la Commission dans un délai raisonnable avant d'arrêter sa décision finale, en indiquant les pouvoirs délégués qui pourraient faire l'objet d'une révocation ainsi que les motifs éventuels de celle-ci.
3. La décision de révocation met un terme à la délégation de pouvoir visée dans cette décision. Elle prend effet immédiatement ou à une date ultérieure précisée dans la décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués qui sont déjà en vigueur. Elle est publiée au *Journal officiel de l'Union européenne*.

#### *Article 78*

##### ***Objections aux actes délégués***

1. Le Parlement européen et le Conseil peuvent formuler des objections à l'égard d'un acte délégué dans un délai de deux mois à compter de la date de notification. À l'initiative du Parlement européen ou du Conseil, ce délai est prolongé d'un mois.
2. Si, à l'expiration de ce délai, ni le Parlement européen ni le Conseil n'a émis d'objection à l'encontre de l'acte délégué, ou si, avant cette date, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur décision de ne pas soulever d'objections, l'acte délégué entre en vigueur à la date prévue dans ses dispositions.

3. Si le Parlement européen ou le Conseil soulèvent une objection à l'égard d'un acte délégué, celui-ci n'entre pas en vigueur. L'institution qui émet une objection à l'égard d'un acte délégué en expose les motifs.

## **CHAPITRE XIX**

### **DISPOSITIONS FINALES**

#### *Article 79*

#### ***Dispositions transitoires***

1. Le présent règlement n'invalide aucune réception UE par type accordée à des véhicules ou à des systèmes, composants ou entités techniques avant la date indiquée à l'article 82, paragraphe 2.
2. Les autorités compétentes en matière de réception continuent d'accorder l'extension de réception aux véhicules, systèmes, composants ou entités techniques visés au paragraphe 1 conformément à la directive 2002/24/CE et à chacune des directives énumérées à l'article 81, paragraphe 1.

#### *Article 80*

#### ***Rapport***

1. Au plus tard le 1<sup>er</sup> janvier 2018, les États membres informent la Commission de l'application des procédures de réception par type établies par le présent règlement.
2. Sur la base des informations communiquées en vertu du paragraphe 1, la Commission rend compte au Parlement européen et au Conseil de l'application du présent règlement au plus tard le 1<sup>er</sup> janvier 2019.

#### *Article 81*

#### ***Abrogation***

1. Les directives 93/14/CEE, 93/30/CEE, 93/33/CEE, 93/93/CEE, 95/1/CE, 97/24/CE, 2000/7/CE, 2002/24/CE, 2002/51/CE, 2009/62/CE, 2009/67/CE, 2009/78/CE, 2009/79/CE, 2009/80/CE et 2009/139/CE sont abrogées à compter de la date indiquée à l'article 82, paragraphe 2.
2. Les références faites aux directives abrogées s'entendent comme faites au présent règlement et sont à lire, en ce qui concerne la directive 2002/24/CE, selon le tableau de correspondance figurant à l'annexe IX.

#### *Article 82*

#### ***Entrée en vigueur et application***

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

2. Il est applicable à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2013.

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

Fait à [...], le [...].

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

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



## TABLE DES MATIÈRES

ANNEXE I – Catégories et sous-catégories de véhicules

ANNEXE II – Liste des exigences à satisfaire aux fins de la réception UE par type de véhicule

ANNEXE III – Limites pour les petites séries

ANNEXE IV – Calendrier pour l'application du présent règlement en ce qui concerne la réception par type

ANNEXE V – Essais et exigences environnementaux

ANNEXE VI – Valeurs limites d'émissions pour la réception par type et la conformité de la production

- A) Limites d'émissions de polluants
- B) Seuils d'émissions pour les systèmes de diagnostic embarqués
- C) Limites des émissions par évaporation
- D) Limites concernant le niveau sonore

ANNEXE VII – Durabilité des dispositifs antipollution

ANNEXE VIII – Exigences supplémentaires relatives à la sécurité fonctionnelle

ANNEXE IX – Tableau de correspondance

**ANNEXE I**  
**Catégories et types de véhicules**

Catégorie	Nom de la catégorie	Critères de classement communs
L1e	Deux-roues motorisé léger	1) deux roues et mode de propulsion visé à l'article 4, paragraphe 3, et 2) cylindrée $\leq 50 \text{ cm}^3$ si un moteur PI fait partie de la configuration de propulsion du véhicule.
Sous-catégories	Nom des sous-catégories	Critères supplémentaires de classement en sous-catégories
L1Ae	Vélo à moteur	3) véhicule équipé d'un mode de propulsion auxiliaire en vue principalement d'assister le pédalage et 4) vitesse maximale par construction $\leq 25 \text{ km/h}$ et 5) l'alimentation du système auxiliaire de propulsion est réduite progressivement et finalement interrompue lorsque le véhicule atteint une vitesse de $25 \text{ km/h}$ et 6) le système auxiliaire de propulsion a une puissance nominale continue maximale $\leq 1 \text{ kW}$ et 7) les vélos à moteur à trois roues répondant aux critères spécifiques supplémentaires de classement 3), 4), 5) et 6) sont considérés comme techniquement équivalents aux vélos à moteur à deux roues.
L1Be	Cyclomoteur à deux roues	3) vitesse maximale par construction $\leq 25 \text{ km/h}$ et 4) puissance nominale continue maximale $\leq 4 \text{ kW}$ .

Catégorie	Nom de la catégorie	Critères de classement communs
L2e	Cyclomoteur à trois roues	1) trois roues et mode de propulsion visé à l'article 4, paragraphe 3, et 2) cylindrée $\leq 50 \text{ cm}^3$ si un moteur PI fait partie de la configuration de propulsion du véhicule et 3) vitesse maximale par construction $\leq 45 \text{ km/h}$ et 4) puissance nominale continue maximale $\leq 4 \text{ kW}$ .

N.B. Voir la dernière page de l'annexe VIII pour l'ensemble des notes relatives aux annexes.

Catégorie	Nom de la catégorie	Critères de classement communs
L3e <sup>2</sup>	Motocycle à deux roues	1) deux roues et mode de propulsion visé à l'article 4, paragraphe 3, et 2) cylindrée > 50 cm <sup>3</sup> si un moteur PI fait partie de la configuration de propulsion du véhicule et 3) vitesse maximale par construction > 45 km/h et 4) puissance nominale continue maximale <sup>1</sup> > 4 kW.
Sous-catégories	Nom des sous-catégories	Critères supplémentaires de classement en sous-catégories
L3e-A1	Motocycle à performances réduites	5) cylindrée ≤ 125 cm <sup>3</sup> et 6) puissance nominale continue maximale <sup>1</sup> ≤ 11 kW et 7) rapport puissance <sup>1</sup> /poids ≤ 0,1 kW/kg.
L3e-A2	Motocycle à performances moyennes	5) puissance nominale continue maximale <sup>1</sup> ≤ 35 kW et 6) rapport puissance <sup>1</sup> /poids ≤ 0,2 kW/kg et 7) non dérivé d'un véhicule équipé d'un moteur de plus du double de sa puissance <sup>1</sup> .
L3e-A3	Motocycle à performances élevées	5) tout autre véhicule de catégorie L3e qui ne répond pas aux critères de performance des sous-catégories A1 et A2.

Catégorie	Nom de la catégorie	Critères de classement communs
L4e	Motocycles à deux roues avec side-car	1) véhicule motorisé de base répondant aux critères de classement en catégories et sous-catégories des véhicules L3e et 2) véhicule motorisé de base avec side-car.

N.B. Voir la dernière page de l'annexe VIII pour l'ensemble des notes relatives aux annexes.

Catégorie	Nom de la catégorie	Critères de classement communs
L5e	Tricycle motorisé	1) trois roues et mode de propulsion visé à l'article 4, paragraphe 3, et 2) si un moteur à combustion PI fait partie de la configuration de propulsion du véhicule: cylindrée > 50 cm <sup>3</sup> et 3) vitesse maximale par construction > 45 km/h et 4) puissance nominale continue maximale <sup>1</sup> > 4 kW.
Sous-catégories	Nom des sous-catégories	Critères supplémentaires de classement en sous-catégories
L5Ae	Tricycle	5) tricycles motorisés autres que ceux répondant aux critères spécifiques de classement des tricycles utilitaires.
L5Be	Tricycle utilitaire	5) conçu et utilisé en tant que véhicule utilitaire et caractérisé par un habitacle fermé, accessible par au moins deux portes.
L5Be-U	Tricycle pour le transport de marchandises	6) exclusivement conçu pour le transport de marchandises, muni d'une plateforme de chargement ouverte ou fermée, pratiquement plane et horizontale répondant à l'un des critères suivants: 1) longueur <sub>plateforme</sub> x largeur <sub>plateforme</sub> > 0,3 x longueur <sub>véhicule</sub> x largeur <sub>véhicule</sub> ou 2) toute superficie de chargement équivalente correspondant à la définition ci-dessus utilisée pour le montage de machines et/ou d'équipements.
L5Be-P	Tricycle pour le transport de passagers	6) doté de deux, trois ou quatre places assises, y compris celle du conducteur, chaque place étant équipée d'une ceinture de sécurité.

Catégorie	Nom de la catégorie	Critères de classement communs
L6e	Quadricycle léger	1) quatre roues et mode de propulsion visé à l'article 4, paragraphe 3, et 2) vitesse maximale par construction $\leq 45$ km/h et 3) masse en ordre de marche $\leq 350$ kg, compte non tenu: a) de la masse des batteries s'il s'agit d'un véhicule hybride ou totalement électrique, ou b) du poids du système à carburant gazeux, y compris les réservoirs de carburant, s'il s'agit d'un véhicule monocarburant, bicarburant ou multicarburant, ou c) du poids du ou des réservoirs prévus pour le stockage de l'air comprimé s'il s'agit d'un véhicule à air comprimé.
Sous-catégories	Nom des sous-catégories	Critères supplémentaires de classement en sous-catégories
L6Ae	Quad routier léger	4) véhicules de catégorie L6e qui ne répondent pas aux critères spécifiques de la sous-catégorie L6Be et 5) puissance nominale continue maximale $\leq 4$ kW et 6) cylindrée $\leq 50$ cm <sup>3</sup> si un moteur PI fait partie de la configuration de propulsion du véhicule.
L6Be	Voiturette légère	4) habitacle fermé accessible par au moins deux portes et 5) puissance nominale continue maximale $\leq 6$ kW et 6) cylindrée $\leq 50$ cm <sup>3</sup> si un moteur PI fait partie de la configuration de propulsion du véhicule et 7) longueur <sub>véhicule</sub> x largeur <sub>véhicule</sub> $\leq 4,4$ m <sup>2</sup> , avec largeur <sub>véhicule</sub> $\leq 1,5$ m au maximum.
L6Be-U	Voiturette légère pour le transport de marchandises	8) véhicule exclusivement conçu pour le transport de marchandises, muni d'une plateforme de chargement ouverte ou fermée, pratiquement plane et horizontale répondant à l'un des critères suivants: a) longueur <sub>plateforme</sub> x largeur <sub>plateforme</sub> $> 0,3$ x longueur <sub>véhicule</sub> x largeur <sub>véhicule</sub> ou b) toute superficie de chargement équivalente correspondant à la définition ci-dessus utilisée pour le montage de machines et/ou d'équipements.
L6Be-P	Voiturette légère pour le transport de personnes	8) véhicule principalement conçu et utilisé pour le transport de passagers, doté de deux places assises, y compris celle du conducteur, chaque place étant équipée d'une ceinture de sécurité.

Catégorie	Nom de la catégorie	Critères de classement communs
L7e	Quadricycle lourd	1) quatre roues et mode de propulsion visé à l'article 4, paragraphe 3, et 2) vitesse maximale par construction > 45 km/h et 3) masse en ordre de marche: a) ≤ 400 kg pour le transport de passagers; b) ≤ 550 kg pour le transport de marchandises.  La masse en ordre de marche n'inclut pas: 1) la masse des batteries s'il s'agit d'un véhicule hybride ou totalement électrique, ou 2) le poids du système à carburant gazeux, y compris les réservoirs de carburant, s'il s'agit d'un véhicule monocarburant, bicarburant ou multicarburant, ou 3) le poids du ou des réservoirs prévus pour le stockage de l'air comprimé s'il s'agit d'un véhicule à air précomprimé.  4) puissance nominale continue maximale <sup>1</sup> ≤ 15 kW.
Sous-catégories	Nom des sous-catégories	Critères supplémentaires de classement en sous-catégories
L7Ae	Quad routier lourd	5) véhicules de catégorie L7e qui ne répondent pas aux critères spécifiques de la sous-catégorie L7Be et 6) dotés d'une ou de deux places assises, y compris celle du conducteur.
L7Be	Voiturette lourde	5) habitacle fermé accessible par au moins deux portes et 6) doté de deux, trois ou quatre places assises, y compris celle du conducteur.
L7Be-U	Voiturette lourde pour le transport de marchandises	7) véhicule exclusivement conçu pour le transport de marchandises, muni d'une plateforme de chargement ouverte ou fermée, pratiquement plane et horizontale répondant à l'un des critères suivants: a) $\text{longueur}_{\text{plateforme}} \times \text{largeur}_{\text{plateforme}} > 0,3 \times \text{longueur}_{\text{véhicule}} \times \text{largeur}_{\text{véhicule}}$ ou b) toute superficie de chargement équivalente correspondant à la définition ci-dessus utilisée pour le montage de machines et/ou d'équipements.
L7Be-P	Voiturette lourde pour le transport de personnes	7) véhicule principalement conçu et utilisé pour le transport de passagers, doté d'au maximum quatre places assises, y compris celle du conducteur, chaque place étant équipée d'une ceinture de sécurité.

**ANNEXE II**

**Liste des exigences à satisfaire aux fins de la réception UE par type de véhicule**

N°	Article	Objet	Document	Catégories de véhicule										
				L1Ae	L1Be	L2e	L3e	L4e	L5Ae	L5Be	L6Ae	L6Be	L7Ae	L7Be
<b>I</b>	<b>EXIGENCES EN MATIÈRE DE PERFORMANCES ENVIRONNEMENTALES ET DE PROPULSION</b>													
1		compatibilité électromagnétique		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
2	21 & 22	procédures d'essais environnementaux relatives aux émissions d'échappement, aux émissions par évaporation, aux émissions de gaz à effet de serre et à la consommation de carburant		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
3		vitesse maximale par construction, couple maximal et puissance maximale nette du moteur		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
4		procédures d'essai concernant le niveau sonore		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

N°	Article	Objet	Document	Catégories de véhicule											
				L1Ae	L1Be	L2e	L3e	L4e	L5Ae	L5Be	L6Ae	L6Be	L7Ae	L7Be	
<b>II</b>	<b>EXIGENCES RELATIVES À LA SÉCURITÉ FONCTIONNELLE DES VÉHICULES</b>														
1	<b>20</b>	avertisseurs acoustiques		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
2		freinage, notamment systèmes d'antiblocage des roues et de freinage combiné <sup>3</sup>		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
3		sécurité électrique		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
4		essais d'endurance pour les systèmes liés à la sécurité fonctionnelle													
5		dispositifs de protection avant et arrière									X	X	X	X	
6		vitres, essuie-glaces et lave-glaces ainsi que dispositifs de dégivrage et de désembuage									X		X		X
7		identification des commandes, témoins et indicateurs		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
8		montage de dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse, y compris d'allumage automatique de l'éclairage		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
9		visibilité arrière		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
10		ancrages des ceintures de sécurité et ceintures de sécurité									X	X	X	X	X
11		place assise (selles et sièges)		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
12		manoeuvrabilité, comportement dans les virages et braquage		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
13		pneumatiques		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
14		plaque de vitesse maximale et emplacement de celle-ci sur le véhicule									X	X	X	X	X
15		systèmes de protection des occupants du véhicule, y compris aménagements intérieurs, appuie-têtes et portières									X		X		X
16		limitation de la vitesse par construction		X	X	X						X	X		
17		intégrité de la structure du véhicule		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X



N°	Article	Objet	Document	Catégories de véhicule										
				L1Ae	L1Be	L2e	L3e	L4e	L5Ae	L5Be	L6Ae	L6Be	L7Ae	L7Be
<b>III</b>	<b>EXIGENCES DE CONSTRUCTION DES VÉHICULES</b>													
1	<b>18 &amp; 19</b>	mesures contre la manipulation		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
2		dispositifs d'attelage et de fixation		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
3		dispositifs de protection contre un emploi non autorisé		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
4		saillies extérieures		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
5		stockage de carburant		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
6		plateformes de chargement				X				X		X		X
7		masses et dimensions		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
8		systèmes de diagnostic embarqués			X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
9		dispositifs de retenue et repose-pieds pour passagers		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
10		emplacement de la plaque d'immatriculation arrière		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
11		informations sur l'entretien et la réparation		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
12		béquilles		X	X		X							
13		marquages réglementaires		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

N°	Article	Objet	Document	Catégories de véhicule										
				L1Ae	L1Be	L2e	L3e	L4e	L5Ae	L5Be	L6Ae	L6Be	L7Ae	L7Be
<b>IV</b>	<b>EXIGENCES ADMINISTRATIVES</b>													
1	<b>36</b>	certificat de conformité		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
2	<b>31</b>	exigences relatives à la conformité de la production		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
3	<b>25</b>	exigences relatives au dossier constructeur et à la fiche de renseignements		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
4	<b>37</b>	exigence en matière de marquage		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
5	<b>30</b>	exigences relatives aux essais en interne et aux essais virtuels		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
6	<b>28</b>	fiche de réception par type		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
7	<b>27</b>	numérotation des réceptions par type		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
8	<b>23</b>	procédures de réception par type		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
9	<b>60</b>	systèmes d'identification du véhicule et du moteur		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

### ANNEXE III

#### Limites pour les petites séries

Catégorie de véhicule	Nom de la catégorie du véhicule	Petites séries (pour chaque type, unités vendues, immatriculées ou mises en service par an)
L1Ae	Vélo à moteur	20
L1Be	Cyclomoteur à deux roues	
L2e	Cyclomoteur à trois roues	
L3e	Motocycle à deux roues	50
L4e	Motocycles à deux roues avec side-car	100
L5Ae	Tricycle	50
L5Be	Tricycle utilitaire	100
L6Ae	Quad routier léger	20
L6Be	Voiturette légère	100
L7Ae	Quad routier lourd	20
L7Be	Voiturette lourde	100

## ANNEXE IV

### Calendrier pour l'application du présent règlement en ce qui concerne la réception par type

Catégorie de véhicule	Phase Euro	Dates d'application		
		Nouveaux types de véhicules Application facultative	Nouveaux types de véhicules Application obligatoire	Types de véhicules existants Application obligatoire
L1e — L7e	Euro 3 <sup>4</sup>	1 <sup>er</sup> juillet 2013	1 <sup>er</sup> janvier 2014	1 <sup>er</sup> janvier 2015
	Euro 4 <sup>5</sup>	1 <sup>er</sup> janvier 2015	1 <sup>er</sup> janvier 2017	1 <sup>er</sup> janvier 2018
	Euro 5 <sup>6</sup>	1 <sup>er</sup> janvier 2018 <sup>7</sup>	1 <sup>er</sup> janvier 2020 <sup>7</sup>	1 <sup>er</sup> janvier 2021 <sup>7</sup>

N.B. Voir la dernière page de l'annexe VIII pour l'ensemble des notes relatives aux annexes.

## ANNEXE V

### Essais et exigences environnementaux

Les véhicules de catégorie L ne peuvent être réceptionnés que s'ils sont conformes aux exigences environnementales suivantes:

Type d'essai	Description	Exigences: valeurs limites	Exigences: procédure d'essai
I	Émissions d'échappement après un démarrage à froid	Annexe VI (partie A)	.
II	- PI ou hybride <sup>8</sup> avec PI: émissions de CO au régime de ralenti et au régime de ralenti accéléré - CI ou hybride avec moteur CI: essai en accélération libre	Directive 96/96/CE <sup>9</sup> telle que modifiée par la directive 2009/40/CE <sup>10</sup>	Directive 96/96/CE telle que modifiée par la directive 2009/40/CE
III	Émissions de gaz de carter	Pas d'émissions, carter fermé. Les véhicules ne peuvent, tout au long de leur durée de vie utile, rejeter des émissions de gaz de carter directement dans l'air ambiant.	
IV	Émissions par évaporation	Annexe VI (partie C)	
V	Durabilité des dispositifs antipollution	Annexes VI et VII	
VI	Essai à basse température	Sans objet	Sans objet
VII	Émissions de CO <sub>2</sub> /consommation de carburant	Mesure et indication, pas de valeur limite pour la réception par type	
VIII	Systèmes de diagnostic embarqués (OBD)	Annexe VI (partie B)	
IX	Niveau sonore	Annexe VI (partie D)	
X	Compatibilité électromagnétique	Règlement n° 10 de la CEE-ONU <sup>11</sup>	Règlement n° 10 de la CEE-ONU

N.B. Voir la dernière page de l'annexe VIII pour l'ensemble des notes relatives aux annexes.

## ANNEXE VI

### Valeurs limites concernant les émissions de polluants, seuils OBD et limites de niveau sonore aux fins de la réception par type et de la conformité de la production

#### A) Émissions d'échappement après un démarrage à froid

##### A1) Euro 3<sup>4</sup>

Catégorie de véhicule	Nom de la catégorie du véhicule	Classe de propulsion	Phase Euro	Masse de monoxyde de carbone (CO)	Masse d'hydrocarbures totaux (THC)	Masse des oxydes d'azote (NOx)	Masse des particules (PM)	Masse combinée des hydrocarbures et des oxydes d'azote (THC + NOx)	Cycle d'essai
				L <sub>1</sub> (mg/km)	L <sub>2</sub> (mg/km)	L <sub>3</sub> (mg/km)	L <sub>4</sub> (mg/km)	L <sub>5</sub> (mg/km)	
L1Ae	Vélo à moteur	PI/CI/hybride	Euro 3	560	100	130	-	-	Règlement n° 47 de la CEE-ONU <sup>12</sup>
L1Be	Cyclomoteur à deux roues	PI/CI/hybride	Euro 3	1 000	-	-	-	1 200	Règlement n° 47 de la CEE-ONU
L2e	Cyclomoteur à trois roues	PI/CI/hybride	Euro 3	3 500	-	-	-	1 200	Règlement n° 47 de la CEE-ONU
L3e <sup>4</sup> L4e <sup>14</sup> L5Ae L7Ae	- Motocycle à deux roues avec et sans side-car - Tricycle - Quad routier lourd	PI, v <sub>max</sub> < 130 km/h	Euro 3	1 970	560	130	-	-	WMTC, phase 2
		PI, v <sub>max</sub> ≥ 130 km/h	Euro 3	1 970	250	170	-	-	WMTC, phase 2
		CI/hybride	Euro 3	1 000	100	570	100 <sup>15</sup>	-	WMTC, phase 2
L5Be	Tricycle utilitaire	PI	Euro 3	4 000	1 000	250	-	-	Règlement n° 40 de la CEE-ONU <sup>13</sup>
		CI/hybride	Euro 3	1 000	150	650	100 <sup>15</sup>	-	Règlement n° 40 de la CEE-ONU
L6Ae L6Be	Quad routier léger Voiturette légère	PI	Euro 3	3 500				1 200	Règlement n° 47 de la CEE-ONU
		CI/hybride	Euro 3	1 000	150	650	100 <sup>15</sup>		Règlement n° 47 de la CEE-ONU
L7Be	Voiturette lourde	PI	Euro 3	4 000	1 000	250	-	-	Règlement n° 40 de la CEE-ONU
		CI/hybride	Euro 3	1 000	150	650	100 <sup>15</sup>		Règlement n° 40 de la CEE-ONU

N.B. Voir la dernière page de l'annexe VIII pour l'ensemble des notes relatives aux annexes.

## A2) Euro 4<sup>5</sup>

Catégorie de véhicule	Nom de la catégorie du véhicule	Classe de propulsion	Phase Euro	Masse de monoxyde de carbone (CO)	Masse d'hydrocarbures totaux (THC)	Masse des oxydes d'azote (NOx)	Masse des particules (PM)	Cycle d'essai
				L <sub>1</sub> (mg/km)	L <sub>2</sub> (mg/km)	L <sub>3</sub> (mg/km)	L <sub>4</sub> (mg/km)	
L1Ae	Vélo à moteur	PI/CI/hybride	Euro 4	560	100	70		Règlement n° 47 de la CEE-ONU
L1Be	Cyclomoteur à deux roues	PI/CI/hybride	Euro 4	1 000	630	170	-	Règlement n° 47 de la CEE-ONU
L2e	Cyclomoteur à trois roues	PI/CI/hybride	Euro 4	1 900	730	170	-	Règlement n° 47 de la CEE-ONU
L3e <sup>5</sup> L4e <sup>14</sup> L5Ae L7Ae	- Motocycle à deux roues avec et sans side-car - Tricycle - Quad routier lourd	PI, v <sub>max</sub> < 130 km/h	Euro 4	1 140	380	70	-	WMTC, phase 2
		PI, v <sub>max</sub> ≥ 130 km/h	Euro 4	1 140	170	90	-	WMTC, phase 2
		CI/hybride	Euro 4	1 000	100	300	80 <sup>15</sup>	WMTC, phase 2
L5Be	Tricycle utilitaire	PI	Euro 4	2 000	550	250	-	Règlement n° 40 de la CEE-ONU
		CI/hybride	Euro 4	1 000	100	550	80 <sup>15</sup>	Règlement n° 40 de la CEE-ONU
L6Ae L6Be	Quad routier léger Voiturette légère	PI	Euro 4	1 900	730	170		Règlement n° 47 de la CEE-ONU
		CI/hybride	Euro 4	1 000	100	550	80 <sup>15</sup>	Règlement n° 47 de la CEE-ONU
L7Be	Voiturette lourde	PI	Euro 4	2 000	550	250	-	Règlement n° 40 de la CEE-ONU
		CI/hybride	Euro 4	1 000	100	550	80 <sup>15</sup>	Règlement n° 40 de la CEE-ONU

N.B. Voir la dernière page de l'annexe VIII pour l'ensemble des notes relatives aux annexes.

### A3) Euro 5<sup>6</sup>

Catégorie de véhicule	Nom de la catégorie du véhicule	Classe de propulsion	Phase Euro <sup>7</sup>	Masse de monoxyde de carbone (CO)	Masse d'hydrocarbures totaux (THC)	Masse des hydrocarbures non méthaniques (NMHC)	Masse des oxydes d'azote (NOx)	Masse des particules (PM)	Cycle d'essai
				L <sub>1</sub> (mg/km)	L <sub>2A</sub> (mg/km)	L <sub>2B</sub> (mg/km)	L <sub>3</sub> (mg/km)	L <sub>4</sub> (mg/km)	
L1Ae	Vélo à moteur	PI/CI/hybride	Euro 5	500	100	68	60	4,5 <sup>16</sup>	WMTC révisé <sup>17</sup>
L1Be - L7e <sup>6</sup>	Tous les autres véhicules de catégorie L	PI	Euro 5 <sup>6</sup>	1 000	100	68	60	4,5 <sup>16</sup>	WMTC révisé
		CI/hybride		500	100	68	90	4,5	WMTC révisé

N.B. Voir la dernière page de l'annexe VIII pour l'ensemble des notes relatives aux annexes.



**B) Seuils d'émissions concernant les systèmes de diagnostic embarqués**

**B1) Euro 4<sup>5</sup>, OBD I**

Catégorie de véhicule	Nom de la catégorie du véhicule	Classe de propulsion	Phase Euro	Masse de monoxyde de carbone (CO)	Masse d'hydrocarbures totaux (THC)	Masse des oxydes d'azote (NOx)	Cycle d'essai
				OT <sub>1</sub> (mg/km)	OT <sub>2</sub> (mg/km)	OT <sub>3</sub> (mg/km)	
L1Be L2e L6Ae	- Cyclomoteur à deux roues - Cyclomoteur à trois roues - Quad routier léger	PI, CI ou hybride	Euro 4	3 610	2 690	850	Règlement n° 47 de la CEE-ONU
L3e <sup>5</sup> L4e <sup>14</sup>	- Motocycles à deux roues avec et sans side-car - Tricycle - Quad routier lourd	PI v <sub>max</sub> < 130 km/h	Euro 4	2 170	1 400	350	WMTC, phase 2
L5Ae		PI v <sub>max</sub> ≥ 130 km/h		2 170	630	450	WMTC, phase 2
L7Ae		CI ou hybride		2 170	630	900	WMTC, phase 2

**B2) Euro 5<sup>6</sup>, OBD I et<sup>7</sup> OBD II**

Catégorie de véhicule	Nom de la catégorie du véhicule	Classe de propulsion	Phase Euro	Masse de monoxyde de carbone (CO)	Masse des hydrocarbures non méthaniques (NMHC)	Masse des oxydes d'azote (NOx)	Masse des particules (PM)	Cycle d'essai
				OT <sub>1</sub> (mg/km)	OT <sub>2</sub> (mg/km)	OT <sub>3</sub> (mg/km)	OT <sub>4</sub> (mg/km)	
L1Be - L7e <sup>6</sup>	Tous les véhicules de catégorie L, sauf L1Ae	PI	Euro 5	1 900	250	300	50	WMTC révisé
		CI ou hybride	Euro 5	1 900	320	540	50	WMTC révisé

N.B. Voir la dernière page de l'annexe VIII pour l'ensemble des notes relatives aux annexes.

## C) Limites des émissions par évaporation

### C1) Euro 4<sup>5</sup>

Catégorie de véhicule	Nom de la catégorie du véhicule	Classe de propulsion	Phase Euro	Masse d'hydrocarbures totaux (THC) (mg/essai)	Cycle d'essai
L3e <sup>5</sup> L4e <sup>14</sup>	Motocycle à deux roues <sup>20</sup> avec et sans side-car	PI <sup>18</sup>	Euro 5	2 000	SHED
L5Ae	Tricycle	PI <sup>18</sup>	Euro 4		
L6Ae	Quad routier léger	PI <sup>18</sup>	Euro 4		
L7Ae	Quad routier lourd	PI <sup>18</sup>	Euro 4		

### C2) Euro 5<sup>6</sup>

Catégorie de véhicule <sup>19</sup>	Nom de la catégorie du véhicule	Classe de propulsion	Phase Euro	Essai de perméation (mg/m <sup>2</sup> /jour)		Masse d'hydrocarbures totaux (THC) avec l'essai SHED (mg/essai)
				Réservoir	Circuit de carburant	Véhicule
L1Ae	Vélo à moteur	PI <sup>18</sup>	Euro 5	1 500	15000	1 500
L1Be	Cyclomoteur à deux roues		Euro 5	1 500	15000	1 500
L2e	Cyclomoteur à trois roues		Euro 5	1 500	15000	1 500
L3e <sup>6</sup> L4e <sup>14</sup>	Motocycle à deux roues avec et sans side-car		Euro 6			1 500
L5Ae	Tricycle		Euro 5			1 500
L5Be	Tricycle utilitaire		Euro 5	1 500	15000	1 500
L6Ae	Quad routier léger		Euro 5			1 500
L6Be	Voiturette légère		Euro 5	1 500	15000	1 500
L7Ae	Quad routier lourd		Euro 5			1 500
L7Be	Voiturette lourde		Euro 5	1 500	15000	1 500

N.B. Voir la dernière page de l'annexe VIII pour l'ensemble des notes relatives aux annexes.

**D) Limites concernant le niveau sonore – Euro 3<sup>4</sup>, Euro 4<sup>5</sup> et Euro 5<sup>6</sup>**

Catégorie de véhicule	Nom de la catégorie du véhicule	Niveau sonore <sup>21</sup> Euro 3 <sup>4</sup> [dB(A)]	Procédure d'essai <sup>23</sup> Euro 3 <sup>4</sup>	Niveau sonore <sup>21</sup> Euro 4 <sup>5</sup> [dB(A)]	Procédure d'essai <sup>23</sup> Euro 4 <sup>5</sup>	Niveau sonore <sup>22</sup> Euro 5 <sup>6</sup> [dB(A)]	Procédure d'essai Euro 5 <sup>6</sup>
L1Ae	Vélo à moteur	63	Acte délégué/règlement n° 63 de la CEE-ONU	63 <sup>21</sup>	Acte délégué/règlement n° 63 de la CEE-ONU		Règlement n° 63 de la CEE-ONU
L1Be	Cyclomoteur à deux roues $v_{max} \leq 25$ km/h	66		66			
	Cyclomoteur à deux roues $v_{max} \leq 45$ km/h	71		71			
L2e	Cyclomoteur à trois roues	76	Acte délégué/règlement n° 9 de la CEE-ONU	76	Acte délégué/règlement n° 9 de la CEE-ONU		Règlement n° 9 de la CEE-ONU
L3e	Motocycle à deux roues Cylindrée $\leq 80$ cm <sup>3</sup>	75	Acte délégué/règlement n° 41 de la CEE-ONU	75	Acte délégué/règlement n° 41 de la CEE-ONU		Règlement n° 41 de la CEE-ONU
	Motocycle à deux roues $80$ cm <sup>3</sup> < cylindrée $\leq$ $175$ cm <sup>3</sup>	77		77			
	Motocycle à deux roues Cylindrée > $175$ cm <sup>3</sup>	80		80			
L4e	Motocycles à deux roues avec side-car	80		80			
L5Ae	Tricycle	80	Acte délégué/règlement n° 9 de la CEE-ONU	80	Acte délégué/règlement n° 9 de la CEE-ONU		Règlement n° 9 de la CEE-ONU
L5Be	Tricycle utilitaire	80		80			
L6Ae	Quad léger	80	Acte délégué/règlement n° 63 de la CEE-ONU	80	Acte délégué/règlement n° 63 de la CEE-ONU		Règlement n° 63 de la CEE-ONU
L6Be	Voiturette légère	80	Acte délégué/règlement n° 9 de la CEE-ONU	80	Acte délégué/règlement n° 9 de la CEE-ONU		Règlement n° 9 de la CEE-ONU
L7Ae	Quad routier	80		80			
L7Be	Voiturette lourde	80		80			

N.B. Voir la dernière page de l'annexe VIII pour l'ensemble des notes relatives aux annexes.

## ANNEXE VII

### Durabilité des dispositifs antipollution

#### A) Kilométrage concernant la durabilité des véhicules de catégorie L

Catégorie de véhicule	Nom de la catégorie du véhicule	Kilométrage pour la durabilité Euro 3 <sup>4</sup> (km)	Kilométrage pour la durabilité Euro 4 <sup>5</sup> (km)	Kilométrage <sup>7</sup> pour la durabilité Euro 5 <sup>6</sup> (km)
L1Ae	Vélo à moteur	5 000	5 500	6 000
L1Be L2e L6Ae	- Cyclomoteur à deux roues - Cyclomoteur à trois roues - Quad routier léger	10 000	11 000	12 000
L3e L4e <sup>14</sup>  L5e L6Be L7Be	- Motocycle à deux roues avec et sans side-car ( $v_{\max} < 130 \text{ km/h}$ ) - Tricycle - Voiturette légère - Voiturette lourde	18 000	20 000	30 000
L3e L4e <sup>14</sup>  L7Ae	Motocycle à deux roues avec et sans side-car ( $v_{\max} \geq 130 \text{ km/h}$ )  Quad routier lourd	30 000	35 000	50 000

#### B) Facteurs de détérioration (FD)

Catégorie de véhicule	Nom de la catégorie du véhicule	Euro 3 <sup>4</sup> FD (-)				Euro 4 <sup>5</sup> FD (-)				Euro 5 <sup>6</sup> FD <sup>7</sup> (-)							
		CO	HC	NOx	PM	CO	HC	NOx	PM	CO	THC		NMHC		NOx		PM <sup>24</sup>
											PI	CI <sup>25</sup>	PI	CI	PI	CI	CI
L1e — L7e	Tous	1,0	1,0	1,0	1,0	1,1	1,1	1,1	1,1	1,5	1,3	1,1	1,3	1,1	1,3	1,1	1,0

N.B. Voir la dernière page de l'annexe VIII pour l'ensemble des notes relatives aux annexes.

## ANNEXE VIII

### Exigences supplémentaires relatives à la sécurité fonctionnelle

<b>Objet</b>	<b>Date d'application</b>	<b>Exigences</b>
Montage obligatoire de systèmes de freinage avancés <sup>26</sup>	Quatre ans à compter de la date indiquée à l'article 82, paragraphe 2.	a) les motocycles neufs <sup>27</sup> de la sous-catégorie L3e-A1 qui sont vendus, immatriculés et mis en service doivent être munis d'un système d'antiblocage des roues <sup>28</sup> , d'un système combiné <sup>29</sup> ou des deux types de systèmes de freinage avancés, au choix du constructeur; b) les motocycles neufs des sous-catégories L3e-A2 et L3e-A3 qui sont vendus, immatriculés et mis en service pour être munis d'un système d'antiblocage des roues.
Sécurité dans les virages sur des routes à revêtement dur	Date indiquée à l'article 82, paragraphe 2.	Les véhicules de catégorie L doivent être construits de manière à ce que chacune des roues puisse tourner à des vitesses différentes à tout moment pour garantir la sécurité dans les virages sur des routes à revêtement dur. Dans le cas de véhicules à trois ou quatre roues munis d'un différentiel blocable, celui-ci doit être conçu pour ne pas être bloqué à l'état normal.
Amélioration de la visibilité du véhicule et du conducteur par l'allumage automatique de l'éclairage <sup>30</sup>	Date indiquée à l'article 82, paragraphe 2.	Pour garantir une visibilité accrue, les véhicules de catégorie L doivent être munis des dispositifs suivants: a) pour les véhicules L1e: des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse conformes au règlement n° 74, rév. 2, de la CEE-ONU, qui exige que le système d'éclairage s'allume automatiquement; b) pour les véhicules L3e: au choix du constructeur, soit des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse conformes au règlement n° 53, rév. 2, de la CEE-ONU, et ses amendements 1 et 2, ou des feux de circulation diurnes spécifiques conformes au règlement n° 87, rév. 2, de la CEE-ONU, et ses amendements 1 et 2; c) pour toutes les autres sous-catégories de véhicules de catégorie L: un système d'éclairage à allumage automatique ou, au choix du constructeur, des feux de circulation diurnes spécifiques qui s'allument automatiquement <sup>31</sup> .

N.B. Voir la dernière page de l'annexe VIII pour l'ensemble des notes relatives aux annexes.

## **Notes explicatives relatives aux annexes I à VIII**

- 1) Les limites de puissance fixées à l'annexe I sont basées sur une puissance nominale continue maximale indépendante de la configuration de propulsion du véhicule.
- 2) Le classement des véhicules L3e en sous-catégories selon que leur vitesse maximale par construction est soit inférieure ou égale à 130 km/h, soit supérieure à 130 km/h ne dépend pas de leur classement d'après les classes de performance de propulsion A1 (bien qu'il soit peu probable qu'ils atteignent 130 km/h), A2 ou A3.
- 3) Des systèmes avancés de freinage ne sont obligatoires que sur les véhicules de catégorie L3e, comme le précise l'annexe VIII.
- 4) Catégorie L3e: Euro 4.
- 5) Catégorie L3e: Euro 5.
- 6) Catégorie L3e: Euro 6.
- 7) Voir l'article 21, paragraphes 4 et 5.
- 8) Si le ou les moteurs (hybrides) sont équipés d'une fonction marche/arrêt, le constructeur doit veiller à ce que le moteur à combustion tourne au ralenti et au ralenti accéléré. Le véhicule doit pouvoir être soumis à l'essai en accélération libre dans le cas de modes de propulsion comprenant un moteur CI.
- 9) JO L 282 du 1.11.1996, p. 64.
- 10) JO L 141 du 6.6.2009, p. 12.
- 11) JO L 116 du 8.5.2010, p. 1.
- 12) JO C [...] du [...], p. [...], y compris coefficient de pondération pour les émissions à froid.
- 13) JO C [...], du [...], p. [...].
- 14) Seul le motocycle de base à deux roues sur lequel le side-car est monté doit respecter les limites d'émissions appropriées.
- 15) CI uniquement, également si le véhicule hybride, par exemple, comporte un moteur CI.
- 16) Uniquement valable pour les moteurs à injection directe d'essence (DI).
- 17) L'étude d'incidence environnementale prévue à l'article 21, paragraphe 4, examinera également la faisabilité d'essais d'émissions selon un cycle WMTC révisé pour les véhicules de catégorie L autres que ceux des catégories L3e, L5Ae et L7Ae.
- 18) Moteurs PI à l'essence, à mélange d'essences ou à l'éthanol.
- 19) L'étude d'incidence environnementale à réaliser par la Commission conformément à l'article 21, paragraphe 5, examinera le rapport coût-efficacité du contrôle des émissions par évaporation. Cette même étude examinera également la possibilité et le rapport coût-efficacité de remplacer l'essai SHED par un essai de perméation du réservoir et du circuit de carburant pour les sous-catégories de véhicules qui ne sont pas encore soumises à des essais concernant les émissions par évaporation (voir l'article 21, paragraphes 4 et 5).
- 20)  $v_{\max} \geq 130$  km/h.
- 21) Jusqu'à ce que l'UE adhère aux règlements n° 9, 41 et 63 de la CEE-ONU et adopte ces règlements au sein du WP29 de la CEE-ONU et dans l'UE, y compris les valeurs limites équivalentes de niveau sonore qui y sont associées pour les phases Euro 3 et Euro 4, les véhicules doivent être conformes aux valeurs limites fixées à l'annexe VI (partie D). Une fois les règlements n° 9, 41 et 63 de la CEE-ONU adoptés par l'UE, ceux-ci deviendront obligatoires, y compris les valeurs limites de niveau sonore qui sont équivalentes à celles fixées à l'annexe VI (partie D), et se substitueront aux procédures d'essai dans l'acte délégué.

- 22) Les limites Euro 5 à déterminer concernant le niveau sonore doivent être modifiées par un acte de codécision distinct.
- 23) Un acte délégué relevant du présent règlement définit les procédures d'essai concernant le niveau sonore; il est voué à être remplacé par les règlements n° 9, 41 et 63 de la CEE-ONU.
- 24) Uniquement pour les moteurs CI et PI à injection directe.
- 25) Également applicable aux véhicules hybrides.
- 26) On entend par «système de freinage avancé» un système d'antiblocage des roues, un système de freinage combiné ou les deux. Les essais relatifs aux performances des systèmes de freinage avancés sont basés sur les exigences définies dans un acte délégué.
- 27) Les véhicules de catégorie L4e (motocycles avec side-car) ne sont pas soumis aux exigences a) et b) concernant le montage obligatoire de systèmes de freinage avancés.
- 28) On entend par «système d'antiblocage des roues» un système qui détecte le glissement des roues et module automatiquement la pression commandant la force de freinage au niveau d'une ou de plusieurs roues en vue de limiter le glissement.
- 29) On entend par «système de freinage combiné»:
- a) pour les catégories L1e et L3e: un système de freinage dans lequel au moins deux freins agissant sur des roues différentes sont actionnés par la manœuvre d'une seule commande;
  - b) pour la catégorie L4e: un système de freinage dans lequel les freins agissant sur au moins les roues avant et arrière sont actionnés par la manœuvre d'une seule commande (si la roue arrière et la roue du side-car sont freinées par un même circuit de freinage, celui-ci est considéré comme le circuit de frein arrière);
  - c) pour les catégories L2e, L5e, L6e et L7e: un système de freinage dans lequel les freins agissant sur toutes les roues sont actionnés par la manœuvre d'une seule commande.
- 30) On entend par «allumage automatique» le fait que le système d'éclairage s'allume lorsque le commutateur d'allumage est en position «Marche» («ON») ou que le contact est mis.
- 31) Pour permettre le démarrage d'un moteur à combustion, le système d'éclairage peut être éteint pendant la phase de démarrage, durant une période ininterrompue inférieure ou égale à 10 secondes.

## ANNEXE IX

### Tableau de correspondance<sup>32</sup>

<b>La directive 2002/24/CE</b>	<b>Le présent règlement</b>
Article 1 <sup>er</sup> , paragraphe 1, premier alinéa	Article 2, paragraphe 1
Article 1 <sup>er</sup> , paragraphe 1, deuxième alinéa	Article 2, paragraphe 2
Article 1 <sup>er</sup> , paragraphe 2, point a) i)	Article 4, paragraphe 2, point a) B)
Article 1 <sup>er</sup> , paragraphe 2, point a) ii)	Article 4, paragraphe 2, point b)
Article 1 <sup>er</sup> , paragraphe 2, point b)	Article 4, paragraphe 2, points c) et d)
Article 1 <sup>er</sup> , paragraphe 2, point c)	Article 4, point e)
Article 1 <sup>er</sup> , paragraphe 3, point a)	Article 4, point f)
Article 1 <sup>er</sup> , paragraphe 3, point a)	Article 4, point g)
Article 2	Article 3
Article 3	Article 23
Article 4, paragraphe 1	Article 27, paragraphe 2
Article 4, paragraphe 2	Article 27, paragraphe 1
Article 4, paragraphe 3	Article 5, paragraphe 4
Article 4, paragraphe 4	-
Article 4, paragraphe 5	Article 31, paragraphe 1
Article 4, paragraphe 6	Article 27, paragraphe 3
Article 5, paragraphe 1	Article 27, paragraphe 10
Article 5, paragraphe 2	Article 28, paragraphe 2
Article 5, paragraphe 3	Article 28, paragraphe 1, point b)
Article 6, paragraphe 1	Article 27, paragraphe 5
Article 6, paragraphe 2, premier alinéa	Article 27, paragraphe 7
Article 6, paragraphe 2, deuxième alinéa	Article 27, paragraphe 8
Article 7, paragraphe 1, premier alinéa	Article 36, paragraphe 1
Article 7, paragraphe 1, deuxième alinéa	Article 36, paragraphe 4
Article 7, paragraphe 2	Article 36, paragraphe 2
Article 7, paragraphe 3	Article 36, paragraphe 5
Article 7, paragraphe 4	Article 37, paragraphe 2
Article 7, paragraphe 5	Article 59, paragraphe 2, premier alinéa
Article 7, paragraphe 6	Article 59, paragraphe 2, deuxième alinéa
Article 8, paragraphe 1	Article 37, paragraphe 1
Article 8, paragraphe 2, premier alinéa	Article 37, paragraphe 2
Article 8, paragraphe 2, deuxième alinéa	Article 37, paragraphe 3

Note 32: visé à l'article 81.



<b>La directive 2002/24/CE</b>	<b>Le présent règlement</b>
Article 9, paragraphe 1	Article 46
Article 9, paragraphe 2	Article 32, paragraphe 1
Article 9, paragraphe 3	Article 32, paragraphe 2
Article 9, paragraphe 4	Article 33
Article 9, paragraphe 5	Article 34, paragraphe 3
Article 10, paragraphe 1	Article 31, paragraphe 4
Article 10, paragraphe 2	Article 51, paragraphe 3
Article 10, paragraphe 3	Article 35, paragraphe 4
Article 10, paragraphe 4	Article 51, paragraphe 7
Article 11	-
Article 12	Article 50, paragraphe 1
Article 13	-
Article 14, paragraphe 1, point a)	Article 5, paragraphe 1
Article 14, paragraphe 1, point b) i)	Article 66, paragraphe 9
Article 14, paragraphe 1, point b) ii)	Article 64, paragraphe 8
Article 14, paragraphe 2, premier alinéa	-
Article 14, paragraphe 2, deuxième alinéa	Article 66, paragraphe 10
Article 15, paragraphe 1	Article 45
Article 15, paragraphe 2	Article 47
Article 15, paragraphe 3, premier alinéa, point a) i)	Article 40
Article 15, paragraphe 3, premier alinéa, point a) ii)	Article 2, paragraphe 2, point e)
Article 15, paragraphe 3, deuxième alinéa	-
Article 15, paragraphe 3, point b), premier alinéa	-
Article 15, paragraphe 3, point b), deuxième alinéa	-
Article 15, paragraphe 3, point b), troisième alinéa	-
Article 15, paragraphe 3, point b), quatrième alinéa	-
Article 15, paragraphe 4	-
Article 16, paragraphe 1, premier alinéa	-
Article 16, paragraphe 1, deuxième alinéa	-
Article 16, paragraphe 2, premier alinéa	-
Article 16, paragraphe 2, deuxième alinéa	-
Article 16, paragraphe 3	Article 38
Article 17	Article 39
Article 18, paragraphe 1	Article 74, paragraphe 1
Article 18, paragraphe 2	Article 74, paragraphe 2
Article 18, paragraphe 3	-
Article 19	Article 81
Article 20	Article 82, paragraphe 2

<b>La directive 2002/24/CE</b>	<b>Le présent règlement</b>
Article 21	Article 79, paragraphe 1
Article 22	-
Article 23	Article 82, paragraphe 1
Article 24	-