

RÈGLEMENT (UE) N° 168/2013 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**du 15 janvier 2013****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 ⁽¹⁾,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire ⁽²⁾,

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 ⁽³⁾ relative à la réception de ces véhicules. Les mêmes principes devraient continuer à s'appliquer dans le cadre du présent règlement ainsi que des actes délégués et d'exécution adoptés en application du présent règlement.
- (2) Le marché intérieur devrait se fonder sur des règles transparentes, simples et cohérentes, qui apportent une sécurité et une clarté juridiques profitables tant aux entreprises qu'aux consommateurs.
- (3) Afin de simplifier la législation en matière de réception et d'accélérer son adoption, une approche réglementaire nouvelle a été introduite dans la législation relative à la réception UE 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 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 confère à la Commission le pouvoir d'adopter les prescriptions techniques.
- (4) Le présent règlement devrait être sans préjudice des mesures au niveau national ou de l'Union relatives à

l'utilisation sur route des véhicules de catégorie L, notamment les exigences particulières liées au permis de conduire, les limitations de vitesse ou les mesures régissant l'accès à certaines routes.

- (5) 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 juridiques 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 par type et chargées de la surveillance du marché devraient être clarifiés, et les exigences concernant la compétence, les obligations et les performances des services techniques chargés de procéder aux essais pour 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. Il convient de mettre en place une coordination et une surveillance efficaces à l'échelle de l'Union et nationale afin de s'assurer que les autorités compétentes en matière de réception et les autorités chargées de la surveillance du marché appliquent les nouvelles mesures de manière efficace.
- (6) Les obligations des autorités nationales énoncées dans les dispositions relatives à la surveillance du marché du présent règlement sont plus spécifiques que les dispositions correspondantes du règlement (CE) n° 765/2008 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 ⁽⁴⁾.
- (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 des exigences pertinentes du présent règlement reposent sur les résultats de l'analyse d'impact en date du 4 octobre 2010 réalisée par la Commission qui a permis d'étudier les différentes possibilités d'action en détaillant les possibles avantages et inconvénients sur les plans économique, environnemental, sécuritaire et social. Cette analyse a tenu compte d'aspects tant quantitatifs que qualitatifs. Après comparaison des différentes options, les solutions à privilégier ont été sélectionnées et retenues pour constituer la trame du présent règlement.

⁽¹⁾ JO C 84 du 17.3.2011, p. 30.

⁽²⁾ Position du Parlement européen du 20 novembre 2012 (non encore parue au Journal officiel) et décision du Conseil du 11 décembre 2012.

⁽³⁾ JO L 124 du 9.5.2002, p. 1.

⁽⁴⁾ JO L 218 du 13.8.2008, p. 30.

- (8) Le présent règlement vise à définir des règles harmonisées pour la réception par type des véhicules de catégorie L dans le but d'assurer le fonctionnement du marché intérieur. Les véhicules de catégorie L sont des véhicules à deux, trois ou quatre roues tels que les deux-roues motorisés, les tricycles motorisés et les quadricycles motorisés. Le présent règlement vise également à simplifier la réglementation existante, à réduire les émissions des véhicules de catégorie L de sorte à ramener à des proportions plus appropriées la part de ces véhicules dans l'ensemble des émissions des transports routiers, à améliorer le niveau général de sécurité, à suivre les progrès techniques et à renforcer les règles relatives à la surveillance du marché.
- (9) Afin de garantir un niveau élevé de sécurité fonctionnelle des véhicules, de sécurité au travail et de protection de l'environnement, il y a lieu d'harmoniser les exigences techniques et les normes environnementales applicables aux véhicules, aux systèmes, aux composants et aux entités techniques en matière de réception par type.
- (10) La réalisation des objectifs du présent règlement ne saurait être compromise par le montage de certains systèmes, composants ou entités techniques après la mise sur le marché, 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 mise sur le marché, leur immatriculation ou leur mise en service.
- (11) 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 ⁽¹⁾ 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.
- (12) Le présent règlement établit des exigences en matière d'environnement pour deux étapes, dont la deuxième (Euro 5) sera obligatoire pour les nouveaux types de véhicules à compter du 1^{er} janvier 2020, offrant ainsi aux constructeurs automobiles et aux fournisseurs la prévisibilité nécessaire en matière de planification à long terme. En se fondant sur les futures données disponibles, l'étude d'incidence environnementale requise par le présent règlement devrait constituer une base supplémentaire en fournissant des données de modélisation, des informations sur la faisabilité d'un point de vue technique et en effectuant une analyse du rapport coût/efficacité sur la base des dernières données disponibles. Par ailleurs, cette étude devrait évaluer notamment la faisabilité et le rapport coût/efficacité des exigences d'essai concernant la conformité en service, des exigences relatives aux émissions hors cycle et de l'instaurer d'une limite d'émissions de particules pour certaines (sous-)catégories. Sur la base des résultats de cette étude, la Commission devrait envisager de présenter une proposition introduisant ces nouveaux éléments dans la future législation relative à la réception par type applicable après les étapes prévues par le présent règlement.
- (13) 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 adoptés en application du présent règlement, 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 d'un tel certificat, il devrait pouvoir être mis à disposition sur le marché et immatriculé afin d'être utilisé sur tout le territoire de l'Union.
- (14) Afin de garantir que la procédure permettant de contrôler la conformité de la production, qui est l'une des pierres angulaires du système de réception UE par type, a été mise en œuvre correctement et fonctionne de manière appropriée, les constructeurs devraient être régulièrement soumis à des vérifications par une autorité compétente ou par un service technique dûment qualifié désigné à cette fin.
- (15) 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 (CE) n° 765/2008. Dès lors, les autorités compétentes en matière de réception devraient pouvoir déterminer si ces mesures sont suffisantes.
- (16) Dans certains cas limités, il est opportun d'autoriser une réception par type nationale pour des véhicules produits en petites séries. 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 produits.

⁽¹⁾ JO L 52 du 8.3.1995, p. 1.

- (17) L'Union est partie contractante à 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 et/ou utilisés sur un véhicule à roues, ainsi que les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions (ci-après dénommé «accord révisé de 1958») ⁽¹⁾. Afin de simplifier la législation relative à la réception par type conformément aux recommandations du rapport publié par la Commission en 2006 et intitulé «CARS 21: Un cadre réglementaire concurrentiel pour le secteur automobile au XXI^e siècle», il convient d'abroger chacune des directives particulières, sans pour autant abaisser le niveau de protection. Les conditions établies dans ces directives devraient être reconduites dans le présent règlement ou dans les actes délégués adoptés en application du présent règlement et devraient être remplacées, lorsqu'il y a lieu, par des références aux règlements correspondants de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (CEE-ONU) pour lesquels l'Union a émis un vote favorable ou auxquels l'Union a adhéré et qui sont annexés à l'accord révisé de 1958. Afin de réduire les charges administratives découlant de la procédure de réception par type, il convient de permettre aux constructeurs de demander la réception par type conformément au présent règlement, le cas échéant, directement selon les règlements pertinents de la CEE-ONU visés dans les annexes du présent règlement et dans les actes délégués adoptés en application du présent règlement.
- (18) Par conséquent, les règlements de la CEE-ONU et les modifications à ces derniers en faveur desquels l'Union a voté, en application de la décision 97/836/CE, devraient être intégrés dans la législation relative à la réception UE par type. Il convient dès lors de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter les adaptations nécessaires des annexes du présent règlement ou des actes délégués adoptés en application de celui-ci.
- (19) L'accès libre aux informations sur la réparation des véhicules, dans un format standard permettant l'extraction des données techniques, ainsi qu'une concurrence efficace sur le marché des services d'information sur la réparation et l'entretien des véhicules sont nécessaires pour améliorer le fonctionnement du marché intérieur, en particulier en ce qui concerne la libre circulation des marchandises, la liberté d'établissement et la libre prestation des services. Ces informations sont, en grande partie, liées aux systèmes de diagnostic embarqué et aux interactions entre ceux-ci et d'autres dispositifs du véhicule. Il convient de fixer des spécifications techniques concernant les sites internet des constructeurs, ainsi que de prévoir des mesures ciblées ménageant un accès raisonnable pour les petites et les moyennes entreprises.
- (20) Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution du présent règlement, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission. Ces compétences devraient être exercées en conformité avec le règlement (UE) n^o 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission ⁽²⁾.
- (21) Afin d'ajouter au présent règlement de nouvelles modalités techniques, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, en ce qui concerne les exigences relatives aux performances environnementales et de propulsion, à la sécurité fonctionnelle et à la construction des véhicules. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées durant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts. Il convient que, lorsqu'elle prépare et élabore des actes délégués, la Commission veille à ce que les documents pertinents soient transmis simultanément, en temps utile et de façon appropriée, au Parlement européen et au Conseil.
- (22) Les États membres devraient adopter des dispositions prévoyant les sanctions applicables en cas de violation du présent règlement et des actes délégués et d'exécution adoptés en application de celui-ci, et veiller à leur bonne mise en œuvre. Ces sanctions devraient être effectives, proportionnées et dissuasives.
- (23) Afin d'être en mesure d'évaluer et de décider s'il convient d'étendre le montage obligatoire de certains systèmes de freinage avancés à d'autres catégories de motocycles, la Commission devrait présenter un rapport au Parlement européen et au Conseil élaboré sur la base, notamment, des données sur les accidents de la route transmises par les États membres.
- (24) Dès lors qu'aucune disposition du présent règlement n'empêche les États membres de continuer à appliquer leurs systèmes de réception respectifs, la Commission devrait présenter au Parlement européen et au Conseil un rapport sur le fonctionnement de ces systèmes nationaux, sur la base des informations fournies par les États membres, afin de réexaminer s'il y a lieu de soumettre une proposition législative en vue de l'harmonisation des différents systèmes de réception à l'échelle de l'Union.
- (25) Dans le cadre de la révision de la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 septembre 2007 établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules ⁽³⁾, la délimitation entre le présent règlement et la directive 2007/46/CE devrait s'effectuer à la lumière de l'expérience acquise par les États membres lors de l'application du présent règlement, en particulier afin de garantir une concurrence loyale entre les différentes catégories de véhicules.

⁽¹⁾ Décision 97/836/CE du Conseil (JO L 346 du 17.12.1997, p. 78).

⁽²⁾ JO L 55 du 28.2.2011, p. 13.

⁽³⁾ JO L 263 du 9.10.2007, p. 1.

- (26) Dans un intérêt de clarté, de prévisibilité, de rationalité et de simplification, et afin de réduire la charge qui pèse sur les constructeurs, le présent règlement ne devrait comporter qu'un nombre limité d'étapes de mise en œuvre en ce qui concerne l'instauration de niveaux d'émissions et d'exigences de sécurité. Il convient de laisser au secteur suffisamment de temps pour s'adapter aux nouvelles dispositions établies par le présent règlement et aux spécifications techniques et dispositions administratives prévues par les actes délégués et d'exécution adoptés en application du présent règlement. Il est essentiel de définir à temps les exigences afin de garantir aux constructeurs des délais suffisants pour mettre au point, tester et appliquer des solutions techniques sur les véhicules produits en série et afin de garantir aux constructeurs et aux autorités compétentes en matière de réception des États membres des délais suffisants pour instaurer les systèmes administratifs nécessaires.
- (27) La directive 2002/24/CE et les directives particulières y visées ont fait l'objet de modifications importantes à plusieurs reprises. Par souci de clarté, de rationalisation et de simplification, il convient d'abroger la directive 2002/24/CE et les directives particulières y visées pour les remplacer par un règlement unique, assorti d'un petit nombre d'actes délégués et d'exécution. L'adoption d'un règlement permet que les dispositions concernées soient directement applicables et soient mises à jour de manière plus rapide et efficace pour mieux tenir compte des progrès techniques.
- (28) Les directives suivantes devraient être abrogées:
- la directive 2002/24/CE,
 - la directive 93/14/CEE du Conseil du 5 avril 1993 relative au freinage des véhicules à moteur à deux ou trois roues ⁽¹⁾,
 - 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 ⁽²⁾,
 - 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 ⁽³⁾,
 - 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 ⁽⁴⁾,
 - la directive 95/1/CE,
 - 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 ⁽⁵⁾,
- 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 ⁽⁶⁾,
 - 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 ⁽⁷⁾,
 - 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 ⁽⁸⁾,
 - 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 signalisation lumineuse sur les véhicules à moteur à deux ou trois roues ⁽⁹⁾,
 - 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 ⁽¹⁰⁾,
 - 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 ⁽¹¹⁾,
 - 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 ⁽¹²⁾,
 - 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 ⁽¹³⁾.
- (29) Étant donné que les objectifs du présent règlement, à savoir l'établissement de règles harmonisées relatives aux exigences administratives et techniques pour la réception par type des véhicules de catégorie L et à la surveillance du marché de ces véhicules, ne peuvent pas être atteints de manière suffisante par les États membres et peuvent donc, en raison de leur dimension et de leurs effets, l'être mieux au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs,

⁽¹⁾ JO L 121 du 15.5.1993, p. 1.

⁽²⁾ JO L 188 du 29.7.1993, p. 11.

⁽³⁾ JO L 188 du 29.7.1993, p. 32.

⁽⁴⁾ JO L 311 du 14.12.1993, p. 76.

⁽⁵⁾ JO L 226 du 18.8.1997, p. 1.

⁽⁶⁾ JO L 106 du 3.5.2000, p. 1.

⁽⁷⁾ JO L 252 du 20.9.2002, p. 20.

⁽⁸⁾ JO L 198 du 30.7.2009, p. 20.

⁽⁹⁾ JO L 222 du 25.8.2009, p. 1.

⁽¹⁰⁾ JO L 231 du 3.9.2009, p. 8.

⁽¹¹⁾ JO L 201 du 1.8.2009, p. 29.

⁽¹²⁾ JO L 202 du 4.8.2009, p. 16.

⁽¹³⁾ JO L 322 du 9.12.2009, p. 3.

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

CHAPITRE I

OBJET, CHAMP D'APPLICATION ET DÉFINITIONS

Article premier

Objet

1. Le présent règlement établit les exigences administratives et techniques à respecter pour la réception par type de tous les véhicules neufs, systèmes, composants et entités techniques visés à l'article 2, paragraphe 1.

Le présent règlement ne s'applique pas à la réception de véhicules particuliers. Toutefois, les États membres qui pratiquent ce type de réception individuelle acceptent toute réception par type de véhicules, de systèmes, de composants et d'entités techniques accordée en vertu du présent règlement et non en vertu des dispositions nationales en la matière.

2. Le présent règlement établit les exigences applicables à la surveillance du marché des véhicules, systèmes, composants et entités techniques qui sont soumis à réception conformément au présent règlement. Le présent règlement établit également les exigences applicables à la surveillance du marché des pièces et équipements destinés à ces véhicules.

3. Le présent règlement est sans préjudice de l'application de la législation en matière de sécurité routière.

Article 2

Champ d'application

1. Le présent règlement s'applique à tous les véhicules à deux ou trois roues et quadricycles relevant des catégories définies à l'article 4 et à l'annexe I (ci-après dénommés «véhicules de catégorie L»), destinés à circuler sur le réseau routier public, y compris ceux conçus et construits en une ou plusieurs étapes, ainsi qu'aux systèmes, composants et entités techniques, de même qu'aux pièces et équipements, conçus et construits pour être montés sur ces véhicules.

Le présent règlement s'applique également aux motocycles enduros [L3e-AxE (x = 1, 2 ou 3)], aux motocycles trials [L3e-AxT (x = 1, 2 ou 3)] et aux quads tout-terrain lourds (L7e-B) relevant des catégories définies à l'article 4 et à l'annexe I.

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;
- e) les véhicules conçus et construits pour être utilisés par les forces armées, la protection civile, les services d'incendie, les services responsables du maintien de l'ordre et les services d'urgence médicale;
- f) les véhicules agricoles ou forestiers relevant du règlement (UE) n° 167/2013 du Parlement européen et du Conseil du 5 février 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules agricoles et forestiers⁽¹⁾, les machines relevant de la directive 97/68/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 1997 sur le rapprochement des législations des États membres relatives aux mesures contre les émissions de gaz et de particules polluants provenant des moteurs à combustion interne destinés aux engins mobiles non routiers⁽²⁾ et de la directive 2006/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 mai 2006 relative aux machines⁽³⁾ ainsi que les véhicules à moteur relevant de la directive 2007/46/CE;
- 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 inférieure ou égale à 250 W, dont l'alimentation est soit interrompue lorsque le cycliste cesse de pédaler, soit réduite progressivement et finalement interrompue avant que la vitesse du véhicule n'atteigne 25 km/h;
- i) les gyropodes;
- j) les véhicules qui ne comportent pas au moins une place assise;
- k) les véhicules équipés de n'importe quel type de place assise destinée au conducteur dont le point R se situe à une hauteur ≤ 540 mm dans le cas des catégories L1e, L3e et L4e, ou à une hauteur ≤ 400 mm dans le cas des catégories L2e, L5e, L6e et L7e.

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;

⁽¹⁾ Voir page 1 du présent Journal officiel.

⁽²⁾ JO L 59 du 27.2.1998, p. 1.

⁽³⁾ JO L 157 du 9.6.2006, p. 24.

- 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 type de véhicule incomplet, complet ou complété 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 application du présent règlement ou la fiche de communication établie dans les règlements de la CEE-ONU applicables visés dans le présent règlement ou les actes délégués adoptés en application du présent règlement;
- 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 national d'un État membre, dont la validité est limitée au territoire de cet État membre;
- 10) «certificat de conformité»: le document délivré par le constructeur afin de certifier que le véhicule produit est conforme au type de véhicule réceptionné;
- 11) «véhicule de base»: tout véhicule utilisé au cours de l'étape initiale d'un processus de réception par type multiétape;
- 12) «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;
- 13) «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;
- 14) «véhicule complet»: tout véhicule qui ne doit pas être complété pour satisfaire aux exigences techniques applicables du présent règlement;
- 15) «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 de tout acte délégué ou d'exécution adoptés en application du présent règlement;
- 16) «composant»: un dispositif soumis aux exigences du présent règlement ou de tout acte délégué ou d'exécution adoptés en application du présent règlement, qui est destiné à faire partie d'un véhicule et qui peut être réceptionné par type indépendamment d'un véhicule conformément au présent règlement et aux actes délégués ou d'exécution adoptés en application du présent règlement, lorsque ces actes le prévoient expressément;
- 17) «entité technique»: un dispositif soumis aux exigences du présent règlement ou de tout acte délégué ou d'exécution adoptés en application du présent règlement, qui est destiné à faire partie d'un véhicule, qui peut être réceptionné par type séparément mais seulement en liaison avec un ou plusieurs types de véhicule déterminés, lorsque ces actes le prévoient expressément;
- 18) «pièces»: les éléments qui sont utilisés pour l'assemblage d'un véhicule ainsi que les pièces de rechange;
- 19) «équipement»: tout élément autre que des pièces qui peut être ajouté ou monté sur un véhicule;
- 20) «pièces ou équipements d'origine»: les pièces ou équipements qui sont fabriqués conformément aux spécifications et aux normes de production prévues par le constructeur du véhicule pour la production des pièces ou des équipements en vue de l'assemblage du véhicule en question; ceci comprend les pièces ou équipements qui sont fabriqués sur la même chaîne de production que ces dernières pièces ou ces derniers équipements; il est présumé, jusqu'à preuve du contraire, que les pièces ou équipements sont d'origine si le fabricant certifie que les pièces ou équipements satisfont à la qualité des 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;
- 21) «pièces de rechange»: les éléments qui sont destinés à être montés dans ou sur un véhicule pour remplacer des pièces d'origine de ce véhicule, y compris des éléments tels que les lubrifiants qui sont nécessaires à l'utilisation d'un véhicule, à l'exception du carburant;

- 22) «sécurité fonctionnelle»: l'absence de risque inacceptable de blessure physique ou de dommage à la santé des personnes ou aux biens découlant de dangers causés par un dysfonctionnement de systèmes, de composants ou d'entités techniques mécaniques, hydrauliques, pneumatiques, électriques ou électroniques;
- 23) «système de freinage avancé»: un système d'antiblocage des roues, un système de freinage combiné ou les deux;
- 24) «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;
- 25) «système de freinage combiné»:
- a) pour les catégories L1e et L3e: un système de freinage de service 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 de service 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 de service dans lequel les freins agissant sur toutes les roues sont actionnés par la manœuvre d'une seule commande;
- 26) «allumage automatique»: un système d'éclairage qui s'allume lorsque le commutateur d'allumage est en position «Marche» («ON») ou que le contact est mis;
- 27) «dispositif antipollution»: les composants d'un véhicule qui maîtrisent ou limitent les émissions au tuyau arrière d'échappement et/ou les émissions par évaporation;
- 28) «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;
- 29) «place assise»:
- a) une selle destinée à accueillir le conducteur ou un passager et utilisée en position assise à califourchon; ou
 - b) tout siège destiné à accueillir au moins une personne de la taille d'un mannequin anthropomorphe d'homme adulte du 50^e centile dans le cas du conducteur;
- 30) «moteur à allumage par compression» ou «moteur CI»: un moteur à combustion opérant selon les principes du cycle «Diesel»;
- 31) «moteur à allumage commandé» ou «moteur PI»: un moteur à combustion opérant selon les principes du cycle «Otto»;
- 32) «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;
- 33) «véhicule électrique hybride»: un véhicule dont la propulsion mécanique est assurée par l'énergie provenant des deux sources embarquées d'énergie/d'alimentation électrique ci-après:
- a) un combustible consommable;
 - b) une batterie, un condensateur, un volant/générateur ou tout autre dispositif de stockage d'énergie ou d'alimentation électrique;
- cette définition comprend aussi les véhicules qui tirent leur énergie d'un combustible consommable uniquement dans le but de recharger un dispositif de stockage d'énergie/d'alimentation électrique;
- 34) «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;
- 35) «puissance nominale continue maximale»: la puissance maximale à l'arbre de sortie d'un moteur électrique sur une durée de trente minutes, tel qu'établi par le règlement n° 85 de la CEE-ONU;
- 36) «puissance nette maximale»: la puissance maximale d'un moteur à combustion qui est recueillie au banc d'essai, en bout de vilebrequin ou de l'organe équivalent;
- 37) «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;
- 38) «durabilité»: la faculté de durer, pour des composants ou des systèmes, de telle sorte que la performance environnementale prévue à l'article 23 et à l'annexe V continue d'être respectée après le kilométrage précisé à l'annexe VII et que la sécurité fonctionnelle du véhicule soit garantie, pour autant que ledit véhicule soit utilisé dans des conditions normales ou conformément à sa destination et qu'il soit entretenu conformément aux recommandations du constructeur;

- 39) «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;
- 40) «émissions par évaporation»: les vapeurs d'hydrocarbures provenant du système de stockage de carburant et du circuit de carburant d'un véhicule à moteur, autres que les émissions d'échappement;
- 41) «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;
- 42) «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;
- 43) «polluant gazeux»: le monoxyde de carbone (CO), les oxydes d'azote (NO_x), exprimés en équivalence de dioxyde d'azote (NO₂), et les hydrocarbures (HC) présents dans les gaz d'échappement;
- 44) «émissions d'échappement»: les émissions de polluants gazeux et de particules au tuyau arrière d'échappement du véhicule;
- 45) «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;
- 46) «cycle mondial harmonisé d'essai pour les motocycles» ou «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;
- 47) «constructeur»: toute personne physique ou morale responsable, devant l'autorité compétente en matière de réception, de tous les aspects du processus de réception par type ou 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 produits, que cette personne physique ou morale soit ou non directement associée à toutes les étapes de la conception et de la construction du véhicule, du système, du composant ou de l'entité technique faisant l'objet de la réception;
- 48) «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 ou de l'autorité chargée de la surveillance du marché et agir en son nom dans le domaine du présent règlement;
- 49) «importateur»: toute personne physique ou morale établie dans l'Union qui met sur le marché un véhicule, un système, un composant, une entité technique, une pièce ou un équipement provenant d'un pays tiers;
- 50) «distributeur»: toute personne physique ou morale faisant partie de la chaîne d'approvisionnement, autre que le constructeur ou l'importateur, qui met à disposition sur le marché un véhicule, un système, un composant, une entité technique, une pièce ou un équipement;
- 51) «opérateur économique»: le constructeur, le mandataire du constructeur, l'importateur ou le distributeur;
- 52) «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;
- 53) «mise en service»: la première utilisation dans l'Union, conformément à sa destination, d'un véhicule, d'un système, d'un composant, d'une entité technique, d'une pièce ou d'un équipement;
- 54) «mise sur le marché»: la première mise à disposition d'un véhicule, d'un système, d'un composant, d'une entité technique, d'une pièce ou d'un équipement dans l'Union;
- 55) «mise à disposition sur le marché»: toute fourniture d'un véhicule, d'un système, d'un composant, d'une entité technique, d'une pièce ou d'un équipement en vue de sa distribution ou de son utilisation sur le marché dans le cadre d'une activité commerciale, à titre onéreux ou gratuit;
- 56) «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, pour le processus d'autorisation, pour la délivrance et, le cas échéant, le retrait ou le refus 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;
- 57) «autorité chargée de la surveillance du marché»: une autorité d'un État membre compétente pour la réalisation de la surveillance du marché sur son territoire;

- 58) «surveillance du marché»: les opérations effectuées et les mesures prises par les autorités nationales pour garantir que les véhicules, les systèmes, les composants ou les entités techniques mis à disposition sur le marché sont conformes aux exigences établies dans la législation d'harmonisation pertinente de l'Union et ne portent pas atteinte à la santé, à la sécurité ou à tout autre aspect lié à la protection de l'intérêt public;
- 59) «autorité nationale»: une autorité compétente en matière de réception ou toute autre autorité qui intervient dans la surveillance du marché, le contrôle aux frontières ou l'immatriculation dans un État membre, et est responsable de ces tâches, pour les véhicules, systèmes, composants, entités techniques, pièces ou équipements;
- 60) «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, ces fonctions pouvant être assurées par l'autorité compétente en matière de réception elle-même;
- 61) «essai en interne»: la réalisation d'essais dans les locaux du constructeur, l'enregistrement des résultats d'essais 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;
- 62) «méthode d'essai virtuelle»: des simulations informatiques, y compris des calculs, visant à démontrer qu'un véhicule, un système, un composant ou une entité technique répond aux exigences techniques d'un acte délégué adopté en application de l'article 32, paragraphe 6, sans qu'il soit nécessaire d'avoir recours à un véhicule, un système, un composant ou une entité technique physique;
- 63) «système de diagnostic embarqué» ou «système OBD»: un système qui a la capacité d'identifier l'origine probable du dysfonctionnement au moyen de codes de défaut stockés dans une mémoire d'ordinateur;
- 64) «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 d'un 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 pièces et d'équipements sur les véhicules;
- 65) «opérateur indépendant»: des entreprises autres que les concessionnaires et ateliers de réparation officiels qui sont directement ou indirectement engagés dans la réparation et l'entretien de véhicules, en particulier des réparateurs, des fabricants ou distributeurs d'équipements, d'outils ou de pièces détachées de réparation, des éditeurs d'information technique, des clubs automobiles, des opérateurs de services de dépannage, des opérateurs proposant des services d'inspection et d'essai, des opérateurs proposant une formation pour les installateurs, les fabricants et les réparateurs des équipements des véhicules à carburant alternatif;
- 66) «réparateur agréé»: un prestataire de services de réparation et d'entretien de véhicules qui agit au sein d'un système de distribution créé par un fournisseur de véhicules;
- 67) «véhicule de fin de série»: tout véhicule faisant partie d'un stock qui ne peut être mis à disposition sur le marché ou qui ne peut plus être mis à disposition sur le marché, 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;
- 68) «deux-roues motorisé» ou «PTW»: un véhicule motorisé à deux roues, y compris les vélos à moteur, les cyclomoteurs et les motocycles à deux roues;
- 69) «tricycle motorisé»: un véhicule motorisé à trois roues qui remplit les critères pour être classé comme un véhicule de catégorie L5e;
- 70) «quadricycle»: un véhicule à quatre roues qui remplit les critères pour être classé comme un véhicule de catégorie L6e ou L7e;
- 71) «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 qui englobe des véhicules motorisés à une roue ou des véhicules motorisés à deux roues bitrace;
- 72) «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;
- 73) «type de véhicule»: un groupe de véhicules, y compris les variantes et versions d'une même catégorie, identiques au moins par les aspects essentiels suivants:
- a) la catégorie et 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) la désignation du type donnée par le constructeur;

- 74) «variante»: un véhicule du même type, lorsque:
- a) la forme de la carrosserie présente les mêmes caractéristiques de base;
 - b) le mode de propulsion et la configuration de propulsion sont identiques;
 - c) si un moteur à combustion fait partie du mode de propulsion, le cycle de fonctionnement du moteur est identique;
 - d) le nombre et la disposition des cylindres sont identiques;
 - e) le type de boîte de vitesses est identique;
 - 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; et
 - 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;
- 75) «version d'une variante»: un véhicule qui consiste en une combinaison d'éléments figurant dans le dossier de réception visé à l'article 29, paragraphe 10;
- 76) «moteur à combustion externe»: un moteur thermique dont les chambres de combustion et d'expansion sont physiquement séparées et où un fluide de travail interne est chauffé par combustion dans une source externe; la chaleur issue de la combustion externe provoque la dilatation du fluide de travail interne qui, en se dilatant et en agissant sur le mécanisme du moteur, engendre le mouvement et le travail utilisable;
- 77) «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 (les) moteurs, les systèmes de gestion du (des) moteur(s) ou tout autre module de contrôle, les dispositifs antipollution et de protection de l'environnement, y compris des systèmes de réduction des émissions polluantes et des émissions sonores, 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);
- 78) «véhicule monocarburant»: un véhicule conçu pour fonctionner principalement sur un type de carburant;
- 79) «véhicule à mono-carburant»: un véhicule monocarburant qui fonctionne principalement au GPL, GN/biométhane ou à l'hydrogène mais qui peut aussi être doté d'un circuit d'essence utilisé uniquement en cas d'urgence ou pour le démarrage, et dont le réservoir à essence a une contenance maximale de 5 litres;
- 80) «E5»: un carburant composé d'un mélange de 5 % d'éthanol et de 95 % d'essence;
- 81) «GPL»: un gaz de pétrole liquéfié qui se compose de propane et de butane, liquéfiés par stockage sous pression;
- 82) «GN»: un gaz naturel composé d'un taux très élevé de méthane;
- 83) «biométhane»: un gaz naturel renouvelable provenant de sources organiques, issu de l'épuration du «biogaz» par le procédé dit «du biogaz au biométhane» qui élimine les impuretés présentes dans le biogaz, telles que le dioxyde de carbone, les solixanes et le sulfure d'hydrogène (H₂S);
- 84) «véhicule bicarburant»: un véhicule doté de deux systèmes distincts de stockage du carburant qui peut fonctionner en partie avec deux carburants différents et qui est conçu pour ne fonctionner qu'avec un carburant à la fois;
- 85) «véhicule à bicarburant»: un véhicule bicarburant qui peut fonctionner à l'essence mais aussi au GPL, au GN/biométhane ou à l'hydrogène;
- 86) «véhicule à carburant modulable»: un véhicule doté d'un système de stockage de carburant qui peut fonctionner à différents mélanges de deux ou de plusieurs carburants;
- 87) «E85»: un carburant composé d'un mélange de 85 % d'éthanol et de 15 % d'essence;
- 88) «véhicule à carburant modulable à l'éthanol»: un véhicule à carburant modulable qui peut fonctionner à l'essence ou à un mélange d'essence et d'éthanol jusqu'à une teneur de 85 % d'éthanol;
- 89) «H₂GN»: un carburant composé d'un mélange d'hydrogène et de gaz naturel;
- 90) «véhicule à carburant modulable au H₂GN»: un véhicule à carburant modulable qui peut fonctionner à différents mélanges d'hydrogène et de GN/biométhane;
- 91) «véhicule à carburant modulable au biodiesel»: un véhicule à carburant modulable qui peut fonctionner au gazole minéral ou à un mélange de gazole minéral et de biodiesel;
- 92) «B5»: un carburant composé d'un mélange contenant jusqu'à 5 % de biodiesel et 95 % de gazole minéral;

- 93) «biodiesel»: carburant diesel obtenu à partir d'huile végétale ou animale constituée d'esters méthyliques à longue chaîne, issu d'un procédé de fabrication durable;
- 94) «véhicule électrique pur»: un véhicule dont la propulsion est assurée par:
- a) un système consistant en un ou plusieurs dispositifs de stockage de l'énergie électrique, un ou plusieurs dispositifs de conditionnement de l'énergie électrique et une ou plusieurs machines électriques conçues pour transformer l'énergie électrique stockée en énergie mécanique qui est transmise aux roues pour faire avancer le véhicule;
 - b) une propulsion auxiliaire électrique montée sur un véhicule à pédalage;
- 95) «véhicule à pile à combustible à l'hydrogène»: un véhicule propulsé par une pile à combustible qui convertit l'énergie chimique de l'hydrogène en énergie électrique afin d'assurer la propulsion du véhicule;
- 96) «point R» ou «point de référence de place assise»: un point défini sur les plans du constructeur pour chaque place assise et repéré par rapport au système de référence à trois dimensions.

Les références faites, dans le présent règlement, aux exigences, procédures ou arrangements prévus dans le présent règlement sont à lire comme des références aux exigences, procédures ou arrangements prévus dans le présent règlement et dans les actes délégués et d'exécution adoptés en application du présent règlement.

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 le présent article 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 quadrimobiles légers et lourds.
2. Aux fins du présent règlement, les catégories et sous-catégories suivantes de véhicules s'appliquent, conformément à l'annexe I:
 - a) les véhicules de catégorie L1e (deux-roues motorisés légers), qui comprennent:
 - i) les véhicules de sous-catégorie L1e-A (vélos à moteur);
 - ii) les véhicules de sous-catégorie L1e-B (cyclomoteurs à deux roues);
 - b) les véhicules de catégorie L2e (cyclomoteurs à trois roues), qui comprennent:
 - i) les véhicules de sous-catégorie L2e-P (cyclomoteurs à trois roues conçus pour le transport de voyageurs);
 - ii) les véhicules de sous-catégorie L2e-U (cyclomoteurs à trois roues conçus à des fins utilitaires);
 - c) les véhicules de catégorie L3e (motocycles à deux roues), qui se classent en différentes sous-catégories selon:
 - i) les performances du motocycle ⁽¹⁾, comme suit:
 - véhicule L3e-A1 (motocycle à performances réduites),
 - véhicule L3e-A2 (motocycle à performances moyennes),
 - véhicule L3e-A3 (motocycle à performances élevées);
 - ii) l'usage spécial:
 - motocycle enduro L3e-A1E, L3e-A2E ou L3e-A3E,
 - motocycle trial L3e-A1T, L3e-A2T ou L3e-A3T;
 - 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 L5e-A (tricycles): véhicules principalement conçus pour le transport de passagers;
 - ii) les véhicules de sous-catégorie L5e-B (tricycles utilitaires): tricycles utilitaires exclusivement conçus pour le transport de marchandises;
 - f) les véhicules de sous-catégorie L6e (quadricycles légers), qui comprennent:
 - i) les véhicules de sous-catégorie L6e-A (quads routiers légers);
 - ii) les véhicules de sous-catégorie L6e-B (quadrimobiles légers), qui comprennent:
 - les véhicules L6e-BU (quadrimobiles légers à fins utilitaires): véhicules utilitaires exclusivement conçus pour le transport de marchandises,
 - les véhicules L6e-BP (quadrimobiles légers pour le transport de passagers): véhicules principalement conçus pour le transport de passagers;
 - g) les véhicules de catégorie L7e (quadricycles lourds), qui comprennent:

⁽¹⁾ Directive 2006/126/CE du Parlement européen et du Conseil du 20 décembre 2006 relative au permis de conduire (JO L 403 du 30.12.2006, p. 18); voir définitions des performances, catégories A1 et A2, à l'article 4, paragraphe 3, points a) et b).

- i) les véhicules de sous-catégorie L7e-A (quads routiers lourds), qui comprennent:
- les véhicules L7e-A1: quads routiers A1,
 - les véhicules L7e-A2: quads routiers A2;
- ii) les véhicules de sous-catégorie L7e-B (quads tout-terrain lourds), qui comprennent:
- les véhicules L7e-B1: quads tout-terrain,
 - les véhicules L7e-B2: buggys côte-à-côte;
- iii) les véhicules de catégorie L7e-C (quadrимobiles lourds), qui comprennent:
- les véhicules L7e-CU (quadrимobiles lourds à fins utilitaires): véhicules utilitaires exclusivement conçus pour le transport de marchandises,
 - les véhicules L7e-CP (quadrимobiles lourds pour le transport de passagers): véhicules principalement conçus pour le transport de passagers.
3. Les véhicules de catégorie L énumérés au paragraphe 2 sont également classés selon leur mode de propulsion:
- 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 des configurations de propulsion visées aux points a), b), c) et d) du présent paragraphe 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 L1e-A et L1e-B, 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 L5e-A et L5e-B;
- c) la catégorie L6e et ses sous-catégories L6e-A et L6e-B, ainsi que la catégorie L7e et ses sous-catégories L7e-A, L7e-B et L7e-C;
- 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.
5. Nonobstant les critères de (sous-)classification établis aux paragraphes 1 à 4 du présent article et à l'annexe I, d'autres sous-catégories s'appliquent comme prévu à l'annexe V en vue d'harmoniser les procédures d'essais environnementaux au niveau international en renvoyant aux règlements de la CEE-ONU et aux règlements techniques mondiaux de la CEE-ONU.

Article 5

Détermination de la masse en ordre de marche

1. La masse en ordre de marche d'un véhicule de catégorie L est déterminée par la mesure de la masse du véhicule à vide prêt pour un usage normal et elle inclut la masse:

- a) des liquides;
- b) des équipements standards conformément aux spécifications du constructeur;
- c) du «carburant» présent dans les réservoirs qui sont remplis à au moins 90 % de leur capacité.

Aux fins du présent point:

- i) si la propulsion du véhicule est assurée par un «carburant liquide», ce dernier est considéré comme un «carburant»;
- ii) si la propulsion du véhicule est assurée par un liquide constitué d'un «mélange carburant/huile»:
- lorsque le carburant assurant la propulsion du véhicule et l'huile de graissage sont prémélangés, ce «prémélange» est considéré comme un «carburant»,
 - lorsque le carburant assurant la propulsion du véhicule et l'huile de graissage sont stockés séparément, seul le «carburant» assurant la propulsion du véhicule est considéré comme un «carburant»; ou

- iii) si la propulsion d'un véhicule est assurée par un carburant gazeux, par un carburant gazeux liquéfié ou par air comprimé, la masse du «carburant» présent dans les réservoirs de carburant gazeux est fixée à 0 kg;

- d) de la carrosserie, de la cabine et des portes; et
- e) des vitrages, de l'attelage, des roues de secours et de l'outillage.
2. La masse en ordre de marche d'un véhicule de catégorie L exclut la masse:
- a) du conducteur (75 kg) et du passager (65 kg);
- b) des machines ou des équipements installés sur la surface du plateau de chargement;
- c) dans le cas d'un véhicule hybride ou électrique pur, des batteries de propulsion;
- d) dans le cas d'un véhicule monocarburant, bicarburant ou multicarburant, du système à carburant gazeux ainsi que des réservoirs de carburant gazeux; et
- e) dans le cas d'un véhicule à air précomprimé, des réservoirs prévus pour le stockage de l'air comprimé.

CHAPITRE II

OBLIGATIONS GÉNÉRALES

Article 6

Obligations des États membres

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

La notification des autorités compétentes en matière de réception et des autorités chargées de la surveillance du marché comprend leur nom, leur adresse, y compris l'adresse électronique, ainsi que leur domaine de compétence. La Commission publie sur son site internet la liste et les coordonnées des autorités compétentes en matière de réception.

2. Les États membres n'autorisent la mise sur le marché, l'immatriculation ou la mise en service que pour des véhicules, des composants et des entités techniques conformes aux exigences du présent règlement.

3. Les États membres ne peuvent interdire, restreindre ou empêcher la mise sur le marché, l'immatriculation ou la mise en service de véhicules, de systèmes, de composants ou d'entités techniques 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, conformément au chapitre III du règlement (CE) n° 765/2008.

Article 7

Obligations 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 8

Mesures de surveillance du marché

1. Pour les véhicules, les systèmes, les composants et les entités techniques réceptionnés par type, les autorités chargées de la surveillance du marché effectuent, à une échelle adéquate, des contrôles documentaires appropriés, en tenant compte des principes établis de l'évaluation des risques, des réclamations et d'autres informations.

Les autorités chargées de la surveillance du marché peuvent exiger des opérateurs économiques qu'ils mettent à leur disposition la documentation et les informations qu'elles jugent nécessaires pour mener leurs activités.

Les autorités chargées de la surveillance du marché tiennent dûment compte des certificats de conformité, lorsque les opérateurs économiques leur en présentent.

2. Pour les pièces et les équipements autres que ceux visés au paragraphe 1 du présent article, l'article 19, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 765/2008 s'applique dans son intégralité.

Article 9

Obligations des constructeurs

1. Lorsqu'ils mettent sur le marché 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 application de ce dernier.

2. 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 des composants et systèmes modifiés.

3. Les constructeurs qui modifient un véhicule incomplet à tel point qu'il doit être classé dans une autre catégorie de véhicule, de telle sorte que les exigences légales déjà vérifiées à un stade antérieur du processus de réception ont changé, sont également responsables de la conformité avec les exigences applicables à la catégorie de véhicules dans laquelle le véhicule modifié est classé.

4. 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.

5. Les constructeurs établis en dehors de l'Union désignent, en outre, un mandataire unique établi dans l'Union pour les besoins de la surveillance du marché, qui peut être le mandataire visé au paragraphe 4 ou un mandataire supplémentaire.

6. Les constructeurs sont responsables envers 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.

7. Conformément au présent règlement et aux actes délégués et d'exécution adoptés en application de ce dernier, les constructeurs veillent à ce que des procédures soient en place pour que la production en série reste conforme au type réceptionné. 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 conformément au chapitre VI.

8. Outre le marquage réglementaire et les marques de réception par type apposées sur leurs véhicules, composants ou entités techniques conformément à l'article 39, les constructeurs indiquent leur nom, leur raison sociale ou leur marque déposée et l'adresse dans l'Union à laquelle ils peuvent être contactés sur leurs véhicules, composants ou entités techniques mis à disposition sur le marché ou, lorsque ce n'est pas possible, sur l'emballage ou dans un document accompagnant le composant ou l'entité technique.

9. 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 10

Obligations des constructeurs concernant leurs produits qui ne sont pas conformes ou qui présentent un risque grave

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 mis sur le marché ou mis en service n'est pas conforme au présent règlement ou aux actes délégués et d'exécution adoptés en application 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.

Le constructeur informe immédiatement l'autorité compétente qui a accordé la réception, en fournissant des précisions, notamment, sur la non-conformité et toute mesure corrective prise.

2. Si le véhicule, le système, le composant, l'entité technique, la pièce ou l'équipement présente un risque grave, les constructeurs en informent immédiatement les autorités compétentes en matière de réception et les autorités chargées de la surveillance du marché des États membres où le véhicule, le système, le composant, l'entité technique, la pièce ou l'équipement a été mis à disposition sur le marché ou mis en service en fournissant des précisions, notamment, sur la non-conformité et toute mesure corrective prise.

3. Les constructeurs tiennent le dossier de réception visé à l'article 29, paragraphe 10, et les constructeurs de véhicules tiennent en outre un exemplaire des certificats de conformité visés à l'article 38 à la disposition des autorités compétentes en matière de réception pendant une période de dix ans après la mise sur le marché d'un véhicule et pendant une période de cinq ans après la mise sur le marché d'un système, d'un composant ou d'une entité technique.

4. Sur requête motivée d'une autorité nationale, les constructeurs communiquent à cette dernière, par l'intermédiaire de l'autorité compétente en matière de réception, un exemplaire de la fiche de réception UE par type ou l'autorisation visée à l'article 51, paragraphe 1, attestant la conformité du véhicule, du système, du composant ou de l'entité technique dans une langue pouvant aisément être comprise par cette autorité. Les constructeurs coopèrent avec l'autorité nationale à toute mesure prise conformément à l'article 20 du règlement (CE) n° 765/2008 en vue d'éliminer les risques liés aux véhicules, systèmes, composants ou entités techniques qu'ils ont mis sur le marché, fait immatriculer ou mis en service.

Article 11

Obligations des mandataires du constructeur en matière de surveillance du marché

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

- a) à avoir accès au dossier constructeur visé à l'article 27 et aux certificats de conformité visés à l'article 38 de manière à pouvoir les mettre à la disposition des autorités compétentes en matière de réception pendant une période de dix ans après la mise sur le marché d'un véhicule et pendant une période de cinq ans après la mise sur le marché d'un système, d'un composant ou d'une entité technique;
- b) 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 de la production d'un véhicule, d'un système, d'un composant ou d'une entité technique;
- c) à coopérer, à leur demande, avec les autorités compétentes en matière de réception ou les autorités chargées de la surveillance du marché, à toute mesure prise en vue d'éliminer le risque grave présenté par des véhicules, systèmes, composants, entités techniques, pièces ou équipements couverts par leur mandat.

Article 12

Obligations des importateurs

1. Les importateurs ne mettent sur le marché que des véhicules, systèmes, composants ou entités techniques conformes qui ont obtenu la réception UE par type ou qui répondent aux exigences de la réception nationale, ou des pièces ou des équipements intégralement soumis aux exigences du règlement (CE) n° 765/2008.

2. Avant de mettre sur le marché des véhicules, systèmes, composants ou entités techniques réceptionnés par type, les importateurs s'assurent qu'il existe un dossier de réception conforme à l'article 29, paragraphe 10, et que le système, le composant ou l'entité technique porte la marque de réception par type requise et qu'il est conforme à l'article 9, paragraphe 8. Dans le cas d'un véhicule, l'importateur vérifie que celui-ci est accompagné du certificat de conformité requis.

3. Lorsque les importateurs considèrent ou ont des raisons de croire qu'un véhicule, un système, un composant, une entité technique, une pièce ou un équipement 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 mettre sur le marché, de mettre en service 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, l'entité technique, la pièce ou l'équipement présente un risque grave, ils en informent le constructeur et les autorités chargées de la surveillance du marché. S'agissant des véhicules, systèmes, composants et entités techniques réceptionnés par type, ils informent également l'autorité compétente en matière de réception qui a délivré la réception.

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, l'entité technique, la pièce ou l'équipement ou, lorsque ce n'est pas possible, sur l'emballage ou dans un document accompagnant le système, le composant, l'entité technique, la pièce ou l'équipement.

5. Les importateurs veillent à ce que le véhicule, le système, le composant ou l'entité technique soit accompagné(e) d'instructions et informations, conformément à l'article 55, dans la ou 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 graves présentés par un véhicule, un système, un composant, une entité technique, une pièce ou un équipement,

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, entités techniques, pièces ou équipements, tout en informant les distributeurs de ce suivi.

Article 13

Obligations des importateurs concernant leurs produits qui ne sont pas conformes ou qui présentent un risque grave

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 mis sur le marché 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, une entité technique, une pièce ou un équipement présente un risque grave, les importateurs informent immédiatement le constructeur, les autorités compétentes en matière de réception et les autorités chargées de la surveillance du marché des États membres où ils l'ont mis sur le marché. Les importateurs les informent également de toute mesure prise et fournissent des précisions, notamment, sur le risque grave et toute mesure corrective prise par le constructeur.

3. Pendant une période de dix ans après la mise sur le marché du véhicule et de cinq ans après la mise sur le marché d'un système, un composant ou une entité technique, les importateurs tiennent un exemplaire du certificat de conformité à la disposition des autorités compétentes en matière de réception et des autorités chargées de la surveillance du marché et veillent à ce que le dossier de réception visé à l'article 29, paragraphe 10, puisse être mis à la disposition de ces autorités à leur 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 d'un véhicule, d'un système, d'un composant ou d'une entité technique, dans une langue aisément compréhensible par l'autorité en question. Les importateurs coopèrent avec ladite autorité, à sa demande, à toute mesure prise en vue d'éliminer les risques liés aux véhicules, systèmes, composants, entités techniques, pièces ou équipements qu'ils ont mis sur le marché.

Article 14

Obligations des distributeurs

1. Lorsqu'ils mettent un véhicule, un système, un composant, une entité technique, une pièce ou un équipement à disposition sur le marché, les distributeurs agissent avec la diligence requise en ce qui concerne les exigences du présent règlement.

2. Avant de mettre à disposition sur le marché, de faire immatriculer ou de mettre en service un véhicule, un système, un composant ou une entité technique, les distributeurs vérifient que celui-ci ou celle-ci porte la marque réglementaire ou la marque de réception requise et est accompagné(e) des documents requis ainsi que d'instructions et d'informations de sécurité dans la ou les langues officielles de l'État membre où le véhicule, le système, le composant ou l'entité technique en question doit être mis(e) à disposition sur le marché, et que l'importateur et le constructeur ont respecté les exigences énoncées à l'article 12, paragraphes 2 et 4, et à l'article 39, paragraphes 1 et 2.

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 15

Obligations des distributeurs concernant leurs produits qui ne sont pas conformes ou qui présentent un risque grave

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 mettre à disposition sur le marché, de faire immatriculer ou de mettre en service le véhicule, le système, le composant ou l'entité technique en question 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 mis à disposition sur le marché, fait immatriculer ou fait mettre en service n'est pas conforme au présent règlement informent le constructeur ou le mandataire du constructeur afin d'assurer que les mesures correctives nécessaires sont prises pour, selon le cas, mettre en conformité ou rappeler le véhicule, le système, le composant ou l'entité technique en cause, conformément à l'article 10, paragraphe 1, ou à l'article 13, paragraphe 1.

3. Si le véhicule, le système, le composant, l'entité technique, la pièce ou l'équipement présente un risque grave, les distributeurs informent immédiatement le constructeur, l'importateur, les autorités compétentes en matière de réception et les autorités chargées de la surveillance du marché des États membres où ils l'ont mis à disposition sur le marché. Les distributeurs les informent également de toute mesure prise et fournissent des précisions, notamment, sur le risque grave et sur toute mesure corrective prise par le constructeur.

4. Sur requête motivée d'une autorité nationale, les distributeurs s'assurent que le constructeur communique à l'autorité nationale les informations précisées à l'article 10, paragraphe 4, ou que l'importateur communique à l'autorité nationale les informations précisées à l'article 13, paragraphe 3. Ils coopèrent avec ladite autorité, à sa demande, à toute mesure prise conformément à l'article 20 du règlement (CE) n° 765/2008 en vue d'éliminer les risques liés aux véhicules, systèmes, composants, entités techniques, pièces ou équipements qu'ils ont mis à disposition sur le marché.

Article 16

Cas dans lesquels les obligations des constructeurs s'appliquent aux importateurs et aux 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 9 à 11, lorsqu'il met à disposition sur le marché, 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 de telle sorte que sa conformité aux exigences applicables risque d'en être affectée.

Article 17

Identification des opérateurs économiques

Sur demande, les opérateurs économiques identifient, à l'intention des autorités compétentes en matière de réception et des autorités chargées de la surveillance du marché, pendant une période de dix ans pour un véhicule et pendant une période de cinq ans pour un système, un composant, une entité technique, une pièce ou un équipement:

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

CHAPITRE III

EXIGENCES DE FOND

Article 18

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 applicables aux (sous-)catégories de véhicules pertinentes.

2. Les véhicules de catégorie L, ou leurs systèmes, composants ou entités techniques, dont la compatibilité électromagnétique est prise en compte dans les actes délégués visés au paragraphe 3 du présent article relatifs à la construction du véhicule et dans les actes d'exécution adoptés en application du présent règlement, ne relèvent pas de la directive 2004/108/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 décembre 2004 relative au rapprochement des législations des États membres concernant la compatibilité électromagnétique⁽¹⁾.

3. Afin de remplir les exigences prévues par le présent règlement pour la réception par type des véhicules de catégorie L, la Commission adopte des actes délégués conformément à l'article 75 en ce qui concerne les exigences techniques détaillées et les procédures d'essai résumées à l'annexe II, sections A, B et C, garantissant ainsi un niveau élevé de sécurité et de protection de l'environnement, comme prévu par les dispositions du présent règlement applicables en la matière. Les premiers de ces actes délégués sont adoptés au plus tard le 31 décembre 2014.

⁽¹⁾ JO L 390 du 31.12.2004, p. 24.

Article 19

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:

- a) le dispositif est nécessaire pour protéger le moteur contre des dommages ou accidents et pour garantir le fonctionnement en toute sécurité du véhicule;
- b) le dispositif ne fonctionne pas au-delà de ce qui est nécessaire pour le démarrage du moteur;
- c) 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 adoptés en application du présent règlement.

Article 20

Mesures applicables aux constructeurs concernant les modifications du groupe motopropulseur de véhicules

1. Les constructeurs équipent les véhicules de catégorie L, à l'exclusion des véhicules de sous-catégories L3e-A3 et L4e-A3, de dispositifs spécifiquement destinés à prévenir la manipulation de leur groupe motopropulseur, 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 qui ont été dûment établis lors de la procédure de réception par type suivie par le constructeur du véhicule; et/ou
- b) prévenir les dommages à l'environnement.

2. La Commission adopte des actes délégués conformément à l'article 75 en ce qui concerne les exigences spécifiques relatives aux mesures visées au paragraphe 1 et en vue de faciliter le respect du paragraphe 4. Les premiers de ces actes délégués sont adoptés au plus tard le 31 décembre 2014.

3. 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 mise sur le marché, de l'immatriculation ou de la mise en service du véhicule d'origine, y compris les dernières modifications apportées auxdites exigences.

Lorsqu'un constructeur conçoit le groupe motopropulseur d'un type de véhicule de telle sorte qu'il peut être modifié à tel point qu'un véhicule n'est plus conforme au type réceptionné mais correspondrait à une nouvelle variante ou version, ledit constructeur inclut les informations pertinentes pour chaque variante ou version ainsi créée dans la demande, et chaque

variante ou version est explicitement réceptionnée par type. Si le véhicule modifié relève d'une nouvelle catégorie ou sous-catégorie, il convient d'introduire une demande pour une nouvelle réception par type.

4. Sans préjudice du paragraphe 1, en vue d'empêcher toutes modifications ou tous réglages ayant des répercussions négatives sur la sécurité fonctionnelle ou la performance environnementale du véhicule, le constructeur fait tout son possible, en recourant aux règles de l'art, pour empêcher de telles modifications ou de tels réglages d'être techniquement possibles, sauf si ces modifications ou réglages sont explicitement déclarés dans le dossier constructeur et donc couverts par la réception par type.

Article 21

Exigences générales relatives aux systèmes de diagnostic embarqués

1. Les véhicules de catégorie L sont équipés d'un système OBD qui est conforme aux exigences fonctionnelles et aux procédures d'essai prévues par les actes délégués adoptés en application du paragraphe 5, et cela à compter des dates d'application énoncées à l'annexe IV.

2. À compter des dates établies à l'annexe IV, point 1.8.1, les véhicules des (sous-)catégories L3e, L4e, L5e-A, L6e-A et L7e-A sont équipés d'un système OBD I qui repère tout dysfonctionnement affectant les circuits électriques ou les composants électroniques du système de contrôle des émissions et signale les dysfonctionnements qui entraînent un dépassement des seuils d'émissions établis à l'annexe VI, section B1.

3. À compter des dates établies à l'annexe IV, point 1.8.2, les véhicules des (sous-)catégories L3e à L7e sont équipés d'un système OBD I qui repère tout dysfonctionnement affectant les circuits électriques ou les composants électroniques du système de contrôle des émissions et qui est déclenché par tout dépassement des seuils d'émissions établis à l'annexe VI, section B2. Les systèmes OBD I destinés aux véhicules de ces (sous-)catégories signalent également le déclenchement de tout mode opératoire qui réduit de manière significative le couple du moteur.

4. À compter des dates établies à l'annexe IV, point 1.8.3, et sous réserve de l'article 23, paragraphe 5, les véhicules des (sous-)catégories L3e, L5e-A, L6e-A et L7e-A sont en outre équipés d'un système OBD II qui repère et signale tout dysfonctionnement ou toute détérioration du système de contrôle des émissions entraînant un dépassement des seuils d'émissions pour les systèmes OBD tels que fixés à l'annexe VI, section B2.

5. Afin d'harmoniser le système de notification des OBD en ce qui concerne les dysfonctionnements affectant la sécurité fonctionnelle ou les systèmes de contrôle des émissions, et en vue de faciliter la réparation effective et efficace des véhicules, la Commission est habilitée à adopter des actes délégués, conformément à l'article 75, en ce qui concerne 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 4 et comme prévu à l'annexe II, section C, point 11, et à l'annexe V, type d'essai VIII.

Article 22

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 pour les autres usagers de la route.

2. Le constructeur veille à ce que la sécurité fonctionnelle du véhicule se maintienne pendant toute la durée de vie normale du véhicule, pour autant que celui-ci soit utilisé dans des conditions normales et entretenu conformément aux recommandations du constructeur. Le constructeur inclut dans le dossier constructeur une déclaration confirmant que l'endurance des systèmes, des pièces et des équipements essentiels pour la sécurité fonctionnelle est garantie par des essais appropriés et par une conception selon les règles de l'art.

3. 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 adopté en application du paragraphe 5.

4. Les composants des véhicules dont les risques d'origine électrique sont pris en compte dans les actes délégués ou d'exécution adoptés en application du présent règlement ne relèvent pas de la directive 2006/95/CE du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2006 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives au matériel électrique destiné à être employé dans certaines limites de tension ⁽¹⁾.

5. Afin de garantir un niveau élevé de sécurité fonctionnelle, la Commission adopte des actes délégués conformément à l'article 75 en ce qui concerne les exigences spécifiques visées à l'annexe II, section B, relatives à la sécurité fonctionnelle des véhicules, en se fondant, le cas échéant, sur les exigences supplémentaires relatives à la sécurité fonctionnelle définies à l'annexe VIII. Les premiers de ces actes délégués sont adoptés au plus tard le 31 décembre 2014.

6. Dans un second temps, au plus tard le 31 décembre 2020, la Commission adopte un acte délégué conformément à l'article 75 en vue d'harmoniser les exigences relatives à la vie normale et les essais visant à assurer l'intégrité de la structure du véhicule comme prévu à l'annexe II, section B, point 17.

7. La Commission peut adopter des actes d'exécution afin d'établir un modèle pour la déclaration du constructeur. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 73, paragraphe 2.

Article 23

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 inci-

dence sur l'environnement. Les constructeurs garantissent que les véhicules réceptionnés par type respectent les exigences de performance environnementale précisées aux annexes II, V et VI pour l'ensemble des kilométrages de durabilité fixés à l'annexe VII.

2. Les constructeurs veillent à ce que les véhicules, systèmes, composants et entités techniques respectent les procédures et exigences d'essai établies à l'annexe V, selon les dates d'application prévues à l'annexe IV, à définir au moyen d'un acte délégué adopté en application du paragraphe 12 du présent article.

3. Les constructeurs veillent à ce que les exigences de réception par type concernant la vérification de la durabilité soient respectées. Les constructeurs 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 en parcourant une distance correspondant au kilométrage total:

Les véhicules d'essai parcourent physiquement la distance totale prévue à l'annexe VII, section A, et sont soumis à des essais conformément à la procédure correspondant à l'essai de type V établie dans l'acte délégué adopté en application du paragraphe 12 du présent article. Les résultats de l'essai relatif aux émissions pour une distance parcourue inférieure ou égale à la distance totale visée à l'annexe VII, section A, sont inférieurs aux seuils environnementaux fixés à l'annexe VI, section A.

b) un essai de durabilité proprement dit en parcourant une distance correspondant à un kilométrage partiel:

Les véhicules d'essai parcourent physiquement au moins 50 % de la distance totale prévue à l'annexe VII, section A, et sont soumis à des essais conformément à la procédure correspondant à l'essai de type V établie dans l'acte délégué adopté en application du paragraphe 12 du présent article. Ainsi que le prévoit cet acte, les résultats de l'essai sont rapportés à la distance totale établie à l'annexe VII, section A. Les résultats des essais et les résultats convertis sont inférieurs aux seuils environnementaux fixés à l'annexe VI, section A.

c) une procédure mathématique de calcul de la durabilité:

Pour chaque composant d'émission, le produit de la multiplication du facteur de détérioration visé à l'annexe VII, section B, et du résultat de l'essai environnemental réalisé sur un véhicule ayant parcouru plus de 100 km après son premier démarrage à la sortie de la chaîne de production est inférieur au seuil environnemental fixé à l'annexe VI, section A.

⁽¹⁾ JO L 374 du 27.12.2006, p. 10.

4. Au plus tard le 1^{er} janvier 2016, la Commission procède à une étude d'incidence environnementale approfondie. Cette étude évalue 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 rassemble et évalue 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, par la confirmation et l'établissement final de l'application du niveau Euro 5 fixée à l'annexe IV, ainsi que des exigences environnementales du niveau Euro 5 fixées à l'annexe V, à l'annexe VI, sections A2, B2 et C2, et à l'annexe VII en ce qui concerne les kilométrages de durabilité et les facteurs de détérioration liés au niveau Euro 5.

5. Sur la base des résultats visés au paragraphe 4, la Commission présente au Parlement européen et au Conseil, au plus tard le 31 décembre 2016, un rapport concernant:

- a) les dates d'application du niveau Euro 5 mentionnées à l'annexe IV;
- b) les valeurs limites d'émissions Euro 5 mentionnées à l'annexe VI, section A2, et les seuils OBD mentionnés à l'annexe VI, section B2;
- c) l'obligation, pour tous les nouveaux types de véhicules des (sous-)catégories L3e, L5e, L6e-A et L7e-A, d'être équipés, outre de systèmes OBD I, de systèmes OBD II au niveau Euro 5;
- d) les kilométrages de durabilité pour le niveau Euro 5 mentionnés à l'annexe VII, section A, et les facteurs de détérioration pour le niveau Euro 5 mentionnés à l'annexe VII, section B.

À la lumière de ce rapport, la Commission élabore toute proposition législative nécessaire.

6. En se fondant sur les conclusions de l'étude d'incidence environnementale, la Commission adopte un acte délégué conformément à l'article 75 déterminant quelles (sous-)catégories parmi les (sous-)catégories L1e-A, L1e-B, L2e, L5e-B, L6e-B, L7e-B et L7e-C pour le niveau Euro 5 doivent être soumises à l'essai SHED ou aux essais de perméation du réservoir et du circuit de carburant, en tenant compte des valeurs limites fixées à l'annexe VI, section C2.

7. Les constructeurs veillent à ce que les véhicules de catégorie L soient conformes aux exigences d'essai applicables en ce qui concerne la performance environnementale pour la réception et les extensions visées à l'annexe V, section A.

8. En ce qui concerne l'essai de type I, les limites d'émissions appropriées pour les motocycles L3e-AxE (enduro, x = 1, 2 ou 3) et L3e-AxT (trial, x = 1, 2 ou 3) représentent la somme de L₂

(THC) et L₃ (NO_x) visés à l'annexe VI, section A. Les résultats de l'essai relatif aux émissions (NO_x + THC) sont inférieurs ou égaux à cette limite (L₂ + L₃).

9. Les véhicules de la catégorie L4e respectent les exigences environnementales définies à l'annexe V pour les véhicules de catégorie L3e, en prévoyant le choix, pour les types d'essai I, IV, VII et VIII visés à l'annexe V, de soumettre aux essais l'assemblage complet du véhicule de base et du side-car ou uniquement le véhicule motorisé de base, sans side-car.

10. Les constructeurs veillent à ce que tous les dispositifs antipollution de rechange mis sur le marché ou mis en service dans l'Union aient été réceptionnés par type conformément au présent règlement.

11. Les exigences visées aux paragraphes 1 à 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 est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 75 concernant les prescriptions techniques détaillées relatives aux exigences environnementales pour les éléments visés aux paragraphes 1, 2, 3, 6 et 7 du présent article, y compris les procédures d'essai.

Article 24

Exigences environnementales supplémentaires en ce qui concerne les émissions de gaz à effet de serre, la consommation de carburant, la consommation d'énergie électrique et l'autonomie en mode électrique

1. Les émissions de dioxyde de carbone (CO₂) 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 et/ou la consommation d'énergie électrique et l'autonomie en mode électrique sont soit calculées à partir des résultats des essais de réception en laboratoire sur les émissions, soit mesurées, certifiées par le service technique et communiquées à l'autorité compétente en matière de réception.

2. Les résultats de la mesure du CO₂ et ceux du calcul ou de la mesure de la consommation de carburant, de la consommation d'énergie électrique et de l'autonomie en mode électrique sont mentionnés dans le dossier constructeur comme prévu par l'acte d'exécution visé à l'article 27, paragraphe 4, et toute information pertinente figure également 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 CO₂, la consommation de carburant, la consommation d'énergie électrique et l'autonomie en mode électrique soient communiquées à l'acheteur lorsqu'il acquiert un véhicule neuf, dans le format qu'ils jugent approprié.

3. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 75 concernant les exigences relatives à la procédure d'essai pour l'essai de type VII pour la mesure des émissions de CO₂, pour le calcul et la mesure de la consommation de carburant, de la consommation d'énergie électrique et de l'autonomie en mode électrique.

CHAPITRE IV

PROCÉDURES DE RÉCEPTION UE PAR TYPE

Article 25

Procédures de réception UE par type

1. Le constructeur qui souhaite obtenir la réception par type de l'ensemble 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 par type mixte.

En outre, le constructeur de véhicules relevant des catégories visées au paragraphe 5 peut opter pour la réception par type multiétape.

Seule la procédure de réception par type en une seule étape s'applique à la réception par type de systèmes, de composants ou d'entités techniques.

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 mixte est une procédure de réception par type par étapes dans le cadre de laquelle une ou plusieurs réceptions de systèmes sont réalisées lors de la dernière étape de la réception de l'ensemble du véhicule, sans qu'il soit nécessaire de délivrer des fiches de réception UE pour ces systèmes.

5. 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 prévu à l'article 27 et qui satisfait aux exigences techniques définies dans les actes applicables énumérés à l'annexe II, en fonction de l'état d'achèvement du véhicule.

6. La réception par type en ce qui concerne l'étape finale d'achèvement du véhicule n'est accordée qu'après que l'autorité

compétente en matière de réception a vérifié que le type de véhicule réceptionné à l'étape finale satisfait, à cette date, à l'ensemble des exigences techniques applicables. Elle comporte un contrôle documentaire de l'ensemble des exigences couvertes par la réception par type d'un véhicule incomplet accordée au cours d'une procédure multiétape, même lorsqu'elle est accordée pour une (sous-)catégorie différente de véhicules.

La réception multiétape visée au paragraphe 1, deuxième alinéa, s'applique uniquement dans le cas des véhicules des sous-catégories L2e-U, L4e, L5e-B, L6e-BU et L7e-CU.

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

8. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 75, en ce qui concerne les modalités détaillées des procédures de réception par type. Les premiers de ces actes délégués sont adoptés au plus tard le 31 décembre 2014.

Article 26

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 27

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:

- a) une fiche de renseignements;
- b) l'ensemble des données, dessins, photographies et autres informations;
- c) pour les véhicules, une indication de la ou des procédures choisies conformément à l'article 25, paragraphe 1;
- d) toute information complémentaire demandée par l'autorité compétente en matière de réception dans le cadre de la procédure de demande.

3. Le dossier constructeur peut être communiqué sur papier ou en version électronique selon les modalités admises par le service technique et l'autorité compétente en matière de réception.

4. La Commission établit, au moyen d'actes d'exécution, des modèles en ce qui concerne la fiche de renseignements et le dossier constructeur. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 73, paragraphe 2. Les premiers de ces actes d'exécution sont adoptés au plus tard le 31 décembre 2014.

Article 28

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 27, 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.

Dans le cas de la réception par type d'un système, d'un composant ou d'une entité technique conformément aux actes applicables visés à l'annexe II, l'autorité compétente en matière de réception a accès au dossier constructeur concerné jusqu'au moment où la réception est délivrée ou refusée.

2. Toute demande de réception par type en une seule étape est accompagnée du dossier constructeur prévu à l'article 27, qui contient les informations requises conformément aux actes d'exécution adoptés en application du présent règlement, au titre de ces actes applicables.

3. Dans le cas de la réception par type mixte, le dossier constructeur est accompagné d'une ou de plusieurs fiches de réception par type requises au titre de chacun des actes applicables visés à l'annexe II, et comporte, dans la mesure où aucune fiche de réception par type n'est présentée, les informations pertinentes conformément aux actes d'exécution adoptés en application du présent règlement, en liaison avec lesdits actes applicables.

4. Sans préjudice des paragraphes 1, 2 et 3, les informations suivantes sont fournies aux fins de la réception par type multi-étape:

- a) lors de la première étape, les parties du dossier constructeur et les fiches de réception UE par type correspondant à l'état d'achèvement 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 modifications que le constructeur a apportés au véhicule.

Les informations précisées au présent paragraphe, premier alinéa, points a) et b), peuvent être communiquées conformément au paragraphe 3.

5. L'autorité compétente en matière de réception peut, sur une demande motivée, demander au constructeur de 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 29

Dispositions générales

1. Les autorités compétentes en matière de réception ne délivrent une réception UE par type qu'après avoir vérifié la conformité des mesures relatives à la production visées à l'article 33 et la conformité du type de véhicule, de système, de composant ou d'entité technique aux exigences qui lui sont applicables.

2. Toute réception UE par type est accordée conformément au présent chapitre.

3. Si une autorité compétente en matière de réception constate qu'un type de véhicule, de système, de composant ou d'entité technique, bien que satisfaisant aux dispositions 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 aux autorités compétentes en matière de réception 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 par la Commission au moyen d'actes d'exécution. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 73, paragraphe 2. Les premiers de ces actes d'exécution sont adoptés au plus tard le 31 décembre 2014.

5. Dans le délai d'un mois suivant la délivrance d'une fiche de réception UE par type, l'autorité compétente en matière de réception envoie aux autorités compétentes en matière de réception des autres États membres un exemplaire de la fiche de réception UE par type, accompagnée de ses annexes, pour chaque type de véhicule qu'elle a réceptionné au moyen d'un système d'échange électronique commun et sécurisé. L'exemplaire en question peut également être envoyé en format électronique sécurisé.

6. L'autorité compétente en matière de réception informe sans délai les autorités compétentes en matière de réception 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 aux autorités compétentes en matière de réception 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'une autorité compétente en matière de réception 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 requise, accompagnée de ses annexes, au moyen d'un système d'échange électronique commun et sécurisé. L'exemplaire en question peut également être envoyé en format électronique sécurisé.

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. L'autorité compétente en matière de réception tient à disposition les informations contenues dans le dossier de réception pendant une période de dix ans après la fin de validité de la réception concernée.

Article 30

Dispositions spécifiques concernant la fiche de réception UE par type

1. La fiche de réception UE par type comporte, en annexe, les documents suivants:

- a) le dossier de réception visé à l'article 29, paragraphe 10;
- b) les résultats d'essais;
- c) les nom(s) et spécimen(s) de signature de la (des) personne(s) habilitée(s) à signer les certificats de conformité, ainsi qu'une indication de sa (leur) fonction dans la société;
- d) dans le cas de la réception UE par type de l'ensemble du véhicule, un spécimen rempli du certificat de conformité.

2. La fiche de réception UE par type est établie sur la base du modèle établi par la Commission au moyen d'actes d'exécution. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 73, paragraphe 2. Les premiers de ces actes d'exécution sont adoptés au plus tard le 31 décembre 2014.

3. Pour chaque 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;

- b) dresse l'index du dossier de réception;

- c) envoie sans délai la fiche remplie, accompagnée de ses annexes, au demandeur.

La Commission établit le modèle de la fiche des résultats d'essais visée au point a) par la voie d'actes d'exécution. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 73, paragraphe 2. Les premiers de ces actes d'exécution sont adoptés au plus tard le 31 décembre 2014.

4. Dans le cas d'une réception UE par type dont la validité, en application de l'article 40, 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 application de ce dernier, la fiche de réception UE mentionne ces restrictions ou dérogations.

5. Lorsque le constructeur opte pour la réception par type mixte, l'autorité compétente en matière de réception indique, dans le dossier de réception, les références des rapports d'essais, établis par les actes d'exécution visés à l'article 32, paragraphe 1, pour lesquels aucune fiche de réception UE par type n'est disponible.

6. 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 par type. La Commission adopte le modèle pour la liste en question par la voie d'actes d'exécution. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 73, paragraphe 2. Les premiers de ces actes d'exécution sont adoptés au plus tard le 31 décembre 2014.

Article 31

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 concernant un composant ou une 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 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 particulières de montage.

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 32

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 nécessaires pour réaliser ces essais sont décrits dans les actes applicables énumérés à l'annexe II.

Le format des rapports d'essai satisfait aux exigences générales définies par la Commission au moyen d'actes d'exécution. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 73, paragraphe 2. Les premiers de ces actes d'exécution sont adoptés au plus tard le 31 décembre 2014.

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 établies par les actes délégués adoptés en application du paragraphe 6.

5. Les méthodes d'essai virtuelles respectent les conditions fixées dans les actes délégués adoptés en application du paragraphe 6.

6. Afin de garantir que les résultats obtenus par des essais virtuels sont aussi significatifs que ceux découlant d'essais physiques, la Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 75 en ce qui concerne les exigences pour lesquelles des essais virtuels peuvent être réalisés ainsi que les conditions dans lesquelles ces essais virtuels doivent être effectués. Lors de l'adoption de ces actes délégués, la Commission se fonde sur les exigences et les procédures prévues à l'annexe XVI de la directive 2007/46/CE, le cas échéant.

Article 33

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, au besoin en coopération avec les autorités compétentes en matière de réception des autres États membres, si les mesures adéquates ont été prises pour garantir que les véhicules, systèmes, composants ou entités techniques en production seront conformes au type réceptionné.

2. Une autorité compétente en matière de réception qui accorde une réception par type de l'ensemble du véhicule prend les mesures nécessaires pour vérifier que les certificats de conformité délivrés par le constructeur sont conformes à l'article 38. À cette fin, l'autorité compétente en matière de réception vérifie qu'un nombre suffisant de modèles de certificats de conformité sont conformes à l'article 38 et que le constructeur a pris les dispositions nécessaires pour s'assurer que les données figurant sur les certificats de conformité sont correctes.

3. 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, au besoin en coopération avec les autorités compétentes en matière de réception des autres États membres, si les mesures visées aux paragraphes 1 et 2 restent adéquates de sorte que les véhicules, systèmes, composants ou entités techniques en production demeurent conformes au type réceptionné, et si les certificats de conformité continuent de satisfaire à l'article 38.

4. Pour vérifier si les véhicules, systèmes, composants ou entités techniques sont conformes au type réceptionné, l'autorité compétente en matière de réception qui a procédé à la réception UE par type peut effectuer toutes les vérifications ou tous les essais requis par la réception UE par type sur des échantillons prélevés dans les locaux du constructeur, y compris les installations de production.

5. Lorsqu'une autorité compétente en matière de réception qui a accordé une réception UE par type constate que les mesures visées aux paragraphes 1 et 2 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, elle prend les mesures nécessaires afin de garantir que la procédure en matière de conformité de la production est correctement suivie ou procède au retrait de la réception par type.

6. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 75 en ce qui concerne les modalités détaillées en matière de conformité de la production. Les premiers de ces actes délégués sont adoptés au plus tard le 31 décembre 2014.

CHAPITRE VI

MODIFICATION DES RÉCEPTIONS UE PAR TYPE

Article 34

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.

Cette autorité compétente en matière de réception opte pour l'une des procédures prévues à l'article 35.

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 a 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 35 ne s'appliquent que si, sur la base de ces inspections ou essais, l'autorité compétente en matière de réception conclut que les exigences pour la réception UE par type continuent d'être satisfaites.

Article 35

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, les pages révisées 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 exigences au titre de l'un des actes énumérés à l'annexe II deviennent 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 nouvelle 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.

4. La réception par type d'un véhicule ne doit pas être modifiée lorsque les nouvelles exigences visées au paragraphe 2, point c), ne concernent pas, d'un point de vue technique, le type de véhicule en question ou s'appliquent à des catégories de véhicules autres que la catégorie dont il relève.

Article 36

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 la version consolidée et mise à jour, selon le cas, 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 aux autorités compétentes en matière de réception des autres États membres conformément aux procédures prévues à l'article 29.

CHAPITRE VII

VALIDITÉ DE LA RÉCEPTION UE PAR TYPE

Article 37

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 perd sa validité dans chacun des cas suivants:
 - a) de nouvelles exigences applicables au type de véhicule réceptionné deviennent obligatoires pour la mise à disposition sur le marché, l'immatriculation ou la mise en service de véhicules, 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 conformément à l'article 40, paragraphe 6;
 - d) la réception est retirée conformément à l'article 33, paragraphe 5, à l'article 49, paragraphe 1, ou à l'article 52, paragraphe 4.
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.

Dans un délai d'un mois à partir de la réception de la notification visée au premier alinéa, l'autorité compétente qui a accordé la réception UE par type pour le véhicule concerné en informe les autorités compétentes en matière de réception des autres États membres.

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 notifie 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 aux autorités compétentes en matière de réception des autres États membres pour permettre, s'il y a lieu, l'application de l'article 44.

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 38

Certificat de conformité

1. Le constructeur délivre, en sa qualité de détenteur d'une réception par type 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.

Pendant une période de dix ans à compter de la date de production du véhicule, le constructeur du véhicule délivre, à la demande du propriétaire de véhicule, un duplicata du certificat de conformité contre un paiement n'excédant pas le coût de délivrance dudit certificat. La mention «duplicata» apparaît clairement sur le recto de tout duplicata.

2. Le constructeur utilise le modèle de certificat de conformité adopté par la Commission au moyen d'actes d'exécution. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 73, paragraphe 2. Le certificat de conformité est conçu de manière à exclure toute falsification. À cette fin, les actes d'exécution prévoient que le papier utilisé pour établir le certificat est protégé par plusieurs éléments de sécurité au niveau de l'impression. Les premiers de ces actes d'exécution sont adoptés au plus tard le 31 décembre 2014.

3. Le certificat de conformité est rédigé dans au moins une des langues officielles de l'Union. Tout État membre peut demander que le certificat de conformité soit traduit dans sa ou ses propres langues officielles.

4. La ou les personnes autorisées à signer les certificats de conformité font partie de l'organisation du constructeur et sont dûment autorisées par l'administration à engager pleinement la responsabilité juridique du constructeur en ce qui concerne la conception et la construction, ou la conformité de la production, du véhicule.

5. Le certificat de conformité est entièrement rempli et ne prévoit pas d'autres restrictions concernant l'utilisation du véhicule que celles prévues par le présent règlement ou les actes délégués adoptés en application du présent règlement.

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 aux stades antérieurs.

7. Le certificat de conformité pour les véhicules réceptionnés conformément à l'article 40, paragraphe 2, comporte dans son intitulé la mention «Pour les véhicules complets/complétés, réceptionnés par type en application de l'article 40, paragraphe 4, du règlement (UE) n° 168/2013 du Parlement européen et du Conseil du 15 janvier 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles (réception provisoire)».

8. Le certificat de conformité, tel que décrit dans les actes d'exécution visés au paragraphe 2, pour les véhicules réceptionnés par type conformément à l'article 42, 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 de séquence, compris entre 1 et la limite indiquée dans le tableau figurant à l'annexe III, identifiant, pour chaque année de production, la position du véhicule dans la production attribuée à l'année concernée.

9. Sans préjudice du paragraphe 1, le constructeur peut transmettre le certificat de conformité par voie électronique à l'autorité d'immatriculation de tout État membre.

Article 39

Plaque réglementaire comportant le marquage approprié des véhicules et marque de réception par type pour les composants et entités techniques

1. Le constructeur d'un véhicule appose sur chaque véhicule fabriqué conformément au type réceptionné une plaque réglementaire comportant le marquage approprié requis par l'acte d'exécution applicable adopté en application du paragraphe 3.

2. Le fabricant 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 d'exécution applicable adopté en application du présent règlement ou du règlement de la CEE-ONU correspondant.

Lorsque l'apposition d'une marque de réception par type n'est pas requise, le constructeur appose au moins sa marque de fabrique ou de commerce, ainsi que le numéro du type ou un numéro d'identification.

3. La plaque réglementaire et la marque de réception UE par type sont conformes au modèle défini par la Commission au moyen d'actes d'exécution. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 73, paragraphe 2. Les premiers de ces actes d'exécution sont adoptés au plus tard le 31 décembre 2014.

CHAPITRE IX

DÉROGATIONS POUR DES TECHNOLOGIES NOUVELLES OU DES CONCEPTS NOUVEAUX

Article 40

Dérogations pour des technologies nouvelles ou des concepts nouveaux

1. Le constructeur peut demander une réception UE par type pour un type de véhicule, 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) sont présentés des descriptions et résultats d'essais prouvant que la condition visée au point b) est satisfaite.

3. La délivrance d'une réception UE par type exemptant les nouvelles technologies ou les nouveaux concepts est soumise à l'autorisation de la Commission. Cette autorisation est donnée par un acte d'exécution. Cet acte d'exécution est adopté en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 73, paragraphe 2.

4. Dans l'attente de la décision de la Commission sur l'autorisation, l'autorité compétente en matière de réception peut déjà délivrer une réception UE par type, qui revêt toutefois un caractère provisoire, valable uniquement sur le territoire de cet État membre, 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.

La nature provisoire et la validité territoriale limitée sont indiquées de manière visible dans le titre de la fiche de réception par type ainsi que dans le titre du certificat de conformité. La Commission peut adopter des actes d'exécution afin d'harmoniser les modèles de la fiche de réception et du certificat de conformité aux fins du présent paragraphe. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 73, paragraphe 2.

5. D'autres autorités compétentes en matière de réception peuvent décider par écrit 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 trente-six mois.

7. Si la Commission décide de refuser 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 mis sur le marché, immatriculés ou mis en service dans tout État membre ayant accepté la réception provisoire.

Article 41

Adaptation ultérieure des actes délégués et des actes d'exécution

1. Lorsque la Commission autorise l'octroi d'une dérogation conformément à l'article 40, elle prend immédiatement les mesures nécessaires pour adapter au progrès technologique les actes délégués ou d'exécution concernés.

Lorsque la dérogation au titre de l'article 40 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 révisé de 1958.

2. Dès que les actes concernés ont été modifiés, toute restriction dans 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, sous la forme d'un acte d'exécution adopté en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 73, paragraphe 2, l'État membre à prolonger la validité de la réception par type.

CHAPITRE X

VÉHICULES PRODUITS EN PETITES SÉRIES

Article 42

Réception nationale par type de petites séries

1. Le constructeur peut introduire une demande de réception nationale 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 mise à disposition sur le marché, à l'immatriculation et à la mise en service de véhicules du type réceptionné sur le marché de chaque État membre au cours d'une année donnée.

2. Pour le type de véhicule visé au paragraphe 1, les États membres peuvent dispenser de l'application d'une ou de plusieurs exigences de fond énoncées dans un ou plusieurs

des actes délégués énumérés à l'annexe II, pour autant qu'ils définissent d'autres exigences pertinentes pour les remplacer.

Par «autres exigences», on entend des dispositions administratives et des exigences techniques visant à garantir un niveau de sécurité fonctionnelle, de protection de l'environnement et de sécurité au travail qui est équivalent, dans toute la mesure du possible, à celui assuré par un ou plusieurs des actes délégués énumérés à l'annexe II.

Pour le type de véhicule visé au paragraphe 1, les États membres peuvent dispenser de l'application d'une ou de plusieurs dispositions administratives du présent règlement ou des actes d'exécution adoptés en application du présent règlement.

Un État membre ne dispense de l'application des dispositions visées au présent paragraphe que s'il a de bonnes raisons pour ce faire.

3. Aux fins de la réception nationale 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 visé à l'article 30, paragraphe 2, mais ne porte pas l'en-tête «Fiche de réception UE par type de véhicule» et elle précise la nature des dérogations accordées en application du paragraphe 2. Les fiches de réception par type sont numérotées conformément au système harmonisé visé à l'article 29, paragraphe 4.

5. La fiche de réception par type précise la nature des dérogations accordées en application du paragraphe 2, premier et troisième alinéas.

6. 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.

7. 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.

8. Dans les trois mois suivant la réception de la demande visée au paragraphe 7, 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 communiquent officiellement leur décision à l'autorité compétente qui a accordé la réception nationale par type de petites séries.

9. 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 exigences techniques nationales en vertu desquelles le véhicule a été réceptionné ne sont pas équivalentes à leurs propres exigences.

10. Lorsqu'un demandeur souhaite mettre sur le marché ou faire immatriculer un véhicule dans le cadre d'une réception nationale par type de petites séries dans un autre État membre, l'autorité compétente qui a accordé la réception nationale par type de petites séries fournit à l'autorité nationale de l'autre État membre un exemplaire de la fiche de réception par type ainsi que du dossier de réception. Les paragraphes 8 et 9 s'appliquent.

CHAPITRE XI

MISE À DISPOSITION SUR LE MARCHÉ, IMMATICULATION OU MISE EN SERVICE

Article 43

Mise à disposition sur le marché, immatriculation ou mise en service de véhicules

Sans préjudice des articles 46 et 47, 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 mis à disposition sur le marché, immatriculés ou mis en service que s'ils sont accompagnés d'un certificat de conformité en cours de validité émis conformément à l'article 38.

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

Article 44

Mise à disposition sur le marché, immatriculation ou mise en service de véhicules de fin de série

1. Dans les limites fixées pour les fins de série et le délai précisé aux paragraphes 2 et 4, les véhicules conformes à un type de véhicule dont la réception UE par type perd sa validité en application de l'article 37 peuvent être mis à disposition sur le marché, immatriculés ou mis en service.

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 mis à disposition sur le marché, immatriculés, ou mis en service 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 vingt-quatre mois à compter de la date à laquelle la réception UE par type perd sa validité et, dans le cas de véhicules complétés, pendant une période de trente mois à compter de cette même date.

3. Le constructeur qui souhaite bénéficier du paragraphe 1 en fait la demande à l'autorité nationale de chaque État membre où les véhicules en question doivent être mis à disposition sur le marché, immatriculés ou mis en service. La demande précise 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 cent véhicules par État membre, le nombre le plus élevé étant retenu.

5. Une mention spécifique qui identifie les véhicules en question comme étant «de fin de série» doit figurer sur le certificat de conformité des véhicules mis en service selon cette procédure.

6. Les États membres veillent à ce que le nombre de véhicules à mettre à disposition sur le marché, à immatriculer ou mis en service 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 37, paragraphe 2, point a).

Article 45

Mise à disposition sur le marché ou mise en service de composants et d'entités techniques

1. Les composants ou entités techniques ne peuvent être mis à disposition sur le marché ou mis en service que s'ils satisfont aux prescriptions des actes applicables énumérés à l'annexe II et sont correctement marqués conformément à l'article 39.

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 mise à disposition sur le marché ou 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 en vertu de l'article 40 ou sont destinés à être montés sur des véhicules couverts par des réceptions accordées en vertu de l'article 42 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 des actes délégués adoptés en application du présent règlement, les États membres peuvent autoriser la mise à disposition sur le marché ou la mise en service de composants ou d'entités techniques destinés à être montés sur des véhicules qui, lorsqu'ils ont été mis à disposition sur le marché ou mis en service, ne devaient pas faire l'objet d'une réception par type en vertu du présent règlement ou de la directive 2002/24/CE.

CHAPITRE XII

CLAUSES DE SAUVEGARDE

Article 46

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

1. Lorsque les autorités chargées de la 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 grave pour la santé ou la sécurité des personnes ou pour d'autres aspects liés la protection de l'intérêt public relevant du présent règlement, l'autorité qui a accordé la réception procède 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 compétentes en matière de réception et/ou les autorités chargées de la surveillance du marché.

Si, au cours de cette évaluation, l'autorité qui a accordé la réception constate que le véhicule, le système, le composant ou l'entité technique ne respecte pas les exigences définies dans le présent règlement, elle invite sans délai l'opérateur économique en question à prendre toutes les mesures correctives appropriées pour mettre le véhicule, le système, le composant ou l'entité technique en conformité avec ces exigences, les retirer du marché ou les rappeler dans un délai raisonnable, proportionné à la nature du risque.

L'article 21 du règlement (CE) n° 765/2008 s'applique aux mesures visées au deuxième alinéa du présent paragraphe.

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 mis sur le marché, fait immatriculer ou fait mettre en service dans 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 mise à disposition sur le marché, 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 prévues au paragraphe 4.

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 prises 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;
- b) des lacunes dans les actes applicables énumérés à l'annexe II.

6. Les États membres informent, dans un délai d'un mois, la Commission et les autres États membres de toute mesure prise 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 du présent article, une objection 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 évaluée par la Commission conformément à l'article 47.

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 47

Procédure de sauvegarde au niveau de l'Union

1. Lorsque, durant la procédure prévue à l'article 46, paragraphes 3 et 4, 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 concernés. En fonction des résultats de cette évaluation, la Commission décide, conformément à la procédure d'examen visée à l'article 73, paragraphe 2, si la mesure nationale est estimée 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 par la Commission, 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 ou l'adapte, conformément à la décision visée au paragraphe 1.

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 application de ce dernier, la Commission propose les mesures appropriées suivantes:

- a) s'il s'agit d'un acte délégué ou d'exécution adopté en application du présent règlement, 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 révisé de 1958.

Article 48

Véhicules, systèmes, composants ou entités techniques conformes présentant un risque grave

1. Lorsqu'un État membre constate, après avoir réalisé l'évaluation prévue à l'article 46, paragraphe 1, qu'un véhicule, un système, un composant ou une entité technique, bien que conforme aux exigences applicables ou dûment marqué(e), présente un risque grave pour la sécurité ou est susceptible de nuire gravement à l'environnement ou à la santé publique, il demande à l'opérateur économique en cause de prendre toutes les mesures appropriées pour faire en sorte que le véhicule, le système, le composant ou l'entité technique en cause, une fois mis(e) sur le marché, 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'État membre peut refuser l'immatriculation des véhicules en cause tant que le constructeur du véhicule n'a pas pris toutes les mesures appropriées.

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 mis sur le marché, immatriculés ou mis en service dans l'Union.

3. L'État membre visé au paragraphe 1 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 prises.

4. La Commission consulte sans délai les États membres et l'opérateur ou les opérateurs économiques concernés et, en particulier, l'autorité compétente qui a accordé la réception par type, et procède à l'évaluation de la mesure nationale prise. En fonction des résultats de cette évaluation, la Commission décide si la mesure nationale visée au paragraphe 1 est jugée 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 49

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

1. Lorsque 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 les véhicules, systèmes, composants ou entités techniques en production soient mis en conformité avec le type réceptionné.

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.

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 l'autorité compétente 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 compétente en matière de réception 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 régler le différend.

Article 50

Mise sur le marché et mise en service de pièces ou d'équipements susceptibles de présenter un risque grave pour le bon fonctionnement de systèmes essentiels

1. Les pièces ou les équipements susceptibles de faire peser un risque grave sur le bon fonctionnement de systèmes essentiels pour la sécurité du véhicule ou sa performance environnementale ne sont ni mis sur le marché, ni immatriculés, ni mis en service et sont interdits, à moins qu'ils n'aient été autorisés par une autorité compétente en matière de réception conformément à l'article 51, paragraphes 1 et 4.

2. Afin d'assurer l'application uniforme du paragraphe 1, la Commission peut adopter des actes d'exécution en vue de dresser une liste des pièces et équipements précités sur la base des informations disponibles, et notamment des informations communiquées par les États membres, concernant:

- a) la gravité du risque pour la sécurité ou la performance environnementale des véhicules équipés des pièces ou équipements en question;
- b) l'incidence potentielle sur les consommateurs et les fabricants de pièces et équipements de rechange de l'application éventuelle au titre du présent article d'une exigence d'autorisation pour les pièces ou les équipements.

Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 73, paragraphe 2.

3. Le paragraphe 1 n'est pas applicable aux pièces ou équipements d'origine ni aux pièces ou équipements qui ont fait l'objet d'une réception par type conformément à l'un des actes énumérés à l'annexe II, sauf si la réception porte sur d'autres aspects que ceux couverts au paragraphe 1.

Le paragraphe 1 n'est pas applicable aux pièces ou aux équipements fabriqués uniquement pour des véhicules de course non destinés à un usage sur le réseau routier public. Dans le cas où des pièces ou des équipements figurant sur une liste dressée dans un acte d'exécution visé au paragraphe 2 ont un double usage pour la course et sur la route, ces pièces ou équipements ne peuvent être mis à disposition du grand public pour un usage destiné aux véhicules routiers, à moins qu'ils ne satisfassent aux exigences du présent article. S'il y a lieu, la Commission adopte des dispositions visant à répertorier les pièces ou les équipements visés au présent paragraphe.

4. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 75 en ce qui concerne les exigences auxquelles les pièces et les équipements visés au paragraphe 1 du présent article doivent satisfaire.

Ces exigences peuvent être définies sur la base des actes énumérés à l'annexe II ou peuvent consister en une comparaison des pièces ou des équipements avec les performances environnementales ou de sécurité du véhicule d'origine ou de l'une de ses pièces, selon le cas. Dans les deux cas, ces exigences garantissent que les pièces ou équipements n'entraînent pas le fonctionnement des systèmes qui sont essentiels pour la sécurité du véhicule ou sa performance environnementale.

Article 51

Pièces ou équipements susceptibles de présenter un risque grave pour le bon fonctionnement de systèmes essentiels — Exigences connexes

1. Aux fins de l'article 50, paragraphe 1, le fabricant de pièces ou d'équipements présente à l'autorité compétente en matière de réception une demande accompagnée d'un rapport d'essai élaboré par un service technique désigné qui certifie que les pièces ou équipements pour lesquels une autorisation est demandée sont conformes aux exigences visées à l'article 50, paragraphe 4. Le constructeur ne peut introduire qu'une seule demande par type de pièce, et ce auprès d'une seule autorité compétente en matière de réception.

Lorsqu'une autorité compétente d'un autre État membre le demande, l'autorité compétente en matière de réception qui a accordé l'autorisation lui envoie, dans un délai d'un mois à compter de la réception d'une telle demande, un exemplaire de la fiche d'autorisation requise, accompagnée de ses annexes, au moyen d'un système d'échange électronique commun et sécurisé. L'exemplaire en question peut également être envoyé en format électronique sécurisé.

2. La demande mentionne les informations concernant le fabricant des pièces ou des équipements, le type, le numéro d'identification et le numéro des pièces ou des équipements, 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 pièces ou les équipements 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 pièces ou les équipements concernés remplissent les exigences visées à l'article 50, paragraphe 4, elle autorise la mise sur le marché et la mise en service des pièces ou des équipements, sous réserve du paragraphe 4, deuxième alinéa, du présent article.

L'autorité compétente en matière de réception délivre sans délai une fiche au fabricant.

3. La Commission peut adopter des actes d'exécution afin d'établir le modèle et le système de numérotation de la fiche visée au paragraphe 2, troisième alinéa, du présent article. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 73, paragraphe 2.

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

Le fabricant est tenu de garantir que les pièces ou les équipements sont produits et continuent d'être produits dans le respect des conditions auxquelles l'autorisation a été délivrée.

5. 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 constate 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 pièces ou les équipements soient remis en conformité. Au besoin, ladite autorité retire l'autorisation.

6. Tout désaccord entre autorités compétentes en matière de réception d'États membres différents concernant l'autorisation visée au paragraphe 2, deuxième 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.

7. Tant que la liste visée à l'article 50, paragraphe 2, n'a pas été établie, les États membres peuvent maintenir les dispositions nationales concernant les pièces ou les équipements susceptibles de compromettre le bon fonctionnement de systèmes essentiels pour la sécurité du véhicule ou sa performance environnementale.

Article 52

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

1. Lorsqu'un constructeur qui a obtenu une réception UE par type de l'ensemble d'un véhicule est obligé, conformément au règlement (CE) n° 765/2008, de rappeler des véhicules mis sur le marché, immatriculés ou pour lesquels il était chargé de la mise 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) conformément au présent règlement, ou au motif qu'une pièce ne faisant pas l'objet d'exigences spécifiques au titre de la législation sur la réception par type présente un risque grave pour la sécurité, la santé publique ou la protection de l'environnement, le constructeur informe immédiatement 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 mis sur le marché ou pour lesquels il était chargé de la mise 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 conformément au présent règlement, le fabricant en informe immédiatement l'autorité compétente qui a délivré la réception.

3. Le constructeur ou fabricant 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 aux autorités compétentes en matière de réception des autres États membres.

Les autorités compétentes en matière de réception veillent à la bonne mise en œuvre de ces solutions dans leur État membre respectif.

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

L'autorité compétente qui a accordé la réception UE par type informe alors le constructeur ou fabricant. 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, dans un délai d'un mois suivant ledit retrait, l'autorité compétente en matière de réception informe le constructeur ou fabricant, les autorités compétentes en matière de réception des autres États membres ainsi que la Commission, par lettre recommandée ou par un moyen électronique équivalent.

Article 53

Notification des décisions et des voies de recours

1. Toute décision prise en application 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 mise sur le marché, de l'immatriculation ou de la mise en service d'un véhicule 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 XIII

RÈGLEMENTATIONS INTERNATIONALES

Article 54

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

1. Les règlements de la CEE-ONU ou leurs amendements pour lesquels l'Union a émis un vote favorable ou auxquels l'Union a adhéré et qui sont énumérés dans le présent règlement ou dans les actes délégués adoptés en application de ce dernier font partie des exigences relatives à la réception UE par type d'un véhicule.

2. Les autorités des États membres compétentes en matière de réception acceptent les réceptions accordées conformément aux règlements de la CEE-ONU visés au paragraphe 1 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 aux actes délégués adoptés en application de ce dernier.

3. Lorsque l'Union a voté en faveur d'un règlement de la CEE-ONU ou de ses amendements aux fins de la réception UE par type de véhicule, la Commission adopte un acte délégué en conformité avec l'article 75 afin de rendre obligatoire l'application du règlement de la CEE-ONU ou de ses amendements, et de modifier le présent règlement ou les actes délégués adoptés en application de celui-ci, s'il y a lieu.

Cet acte délégué précise les dates d'application obligatoire du règlement de la CEE-ONU ou de ses amendements et, le cas échéant, comporte des dispositions transitoires.

La Commission adopte des actes délégués séparés indiquant l'application obligatoire des règlements de la CEE-ONU.

CHAPITRE XIV

COMMUNICATION D'INFORMATIONS TECHNIQUES

Article 55

Informations destinées aux utilisateurs

1. Le constructeur ne doit pas communiquer d'informations techniques relatives aux éléments prévus dans le présent règlement ou dans les actes délégués ou d'exécution adoptés en application du présent règlement, qui diffèrent des éléments approuvés par l'autorité compétente en matière de réception.

2. Lorsqu'un acte délégué ou d'exécution adopté en application du présent règlement 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. Les informations visées au paragraphe 2 sont fournies dans la ou les langues officielles de l'État membre où le véhicule doit être mis sur le marché, immatriculé ou mis en service. Elles figurent, après acceptation de l'autorité compétente en matière de réception, dans le manuel du propriétaire.

Article 56

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 50, y compris, le cas échéant, les dessins indiqués dans les actes délégués et d'exécution adoptés en application du présent règlement.

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 31, 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 adopté en application du présent règlement 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 XV

ACCÈS AUX INFORMATIONS SUR LA RÉPARATION ET L'ENTRETIEN

Article 57

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 internet utilisant un format standardisé, d'une manière aisément accessible et rapide. En particulier, cet accès est accordé de manière non discriminatoire par rapport au contenu fourni ou à l'accès accordé aux concessionnaires et réparateurs officiels. Cette obligation ne s'applique pas si un véhicule a fait l'objet d'une réception de véhicules produits en petites séries.

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) un numéro d'identification non équivoque du véhicule;
- b) des manuels d'entretien, y compris les relevés des réparations et des entretiens, ainsi que les programmes d'entretien;
- c) des manuels techniques et des bulletins de service technique;
- 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 réparateurs officiels appartenant au système de distribution d'un constructeur de véhicules donné sont considérés comme des opérateurs indépendants aux fins du présent règlement dans la mesure où 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 en question.

5. Les informations sur la réparation et l'entretien des véhicules sont disponibles à tout moment, sauf exigences liées aux besoins de 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 les fabricants ou réparateurs intéressés de composants, d'outils de diagnostic ou d'équipements d'essai.

7. Aux fins 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 à tous les fabricants, installateurs ou réparateurs intéressés d'équipements pour véhicules à carburant alternatif.

8. Lorsqu'il demande la réception UE par type, le constructeur fournit à l'autorité compétente en matière de réception une preuve de la conformité au présent règlement pour ce qui concerne les informations requises en vertu du présent article.

Si, au moment de la demande de réception UE par type, ces informations ne sont pas disponibles ou ne sont pas conformes au présent règlement ou aux actes délégués et d'exécution adoptés en application de celui-ci, le constructeur les communique dans un délai de six mois à compter de la date de réception par type.

La Commission peut adopter des actes d'exécution afin d'établir un modèle de fiche sur l'accès aux systèmes de diagnostic embarqués des véhicules et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules apportant une telle preuve de conformité à l'autorité compétente en matière de réception. Ces actes

d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 73, paragraphe 2.

9. Si la preuve de la conformité n'est pas fournie dans le délai visé au paragraphe 8, deuxième alinéa, l'autorité compétente en matière de réception prend les mesures appropriées pour garantir la conformité.

10. Le constructeur met à disposition sur ses sites internet 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 du véhicule 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 est habilitée à adopter des actes délégués, en conformité avec l'article 75, précisant les exigences détaillées concernant l'accès aux informations relatives à la réparation et à l'entretien, en particulier les spécifications techniques concernant la manière dont les informations sur la réparation et l'entretien du véhicule sont communiquées.

Article 58

Obligations entre détenteurs multiples de la réception par type

1. En cas de réception par type par étapes ou de réception par type multiétape, le constructeur responsable de la réception par type concernée 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 des informations concernant l'ensemble du véhicule aux opérateurs indépendants.

Article 59

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 raisonnables ou proportionnés s'ils découragent l'accès en ne tenant pas compte de la mesure dans laquelle l'opérateur indépendant l'utilise.

2. Les constructeurs mettent à disposition les informations sur la réparation et l'entretien des véhicules selon une périodicité quotidienne, mensuelle et annuelle, les droits d'accès à ces informations variant en fonction des périodes pour lesquelles l'accès est accordé.

Article 60

Forum sur l'accès aux informations des véhicules

Le champ d'application des activités menées par le forum sur l'accès aux informations des véhicules, établi conformément à l'article 13, paragraphe 9, du règlement (CE) n° 692/2008 de la Commission du 18 juillet 2008 portant application et modification du règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules ⁽¹⁾ est étendu aux véhicules relevant du présent règlement.

En cas de preuve de mauvais usage délibéré ou involontaire des informations sur les systèmes de diagnostic embarqués et sur la réparation et l'entretien des véhicules, le forum visé au premier alinéa conseille la Commission sur les mesures à prendre pour empêcher de telles pratiques.

CHAPITRE XVI

DÉSIGNATION ET NOTIFICATION DES SERVICES TECHNIQUES

Article 61

Exigences relatives aux services techniques

1. Les autorités compétentes en matière de réception chargées de la désignation s'assurent, avant de désigner un service technique en application de l'article 63, que ce dernier se conforme aux exigences énoncées aux paragraphes 2 à 9 du présent article.

2. Sans préjudice de l'article 64, paragraphe 1, le service technique est établi en vertu du droit national d'un État membre et est doté de la personnalité juridique.

3. Le service technique est un organisme tiers, indépendant du processus de conception, de fabrication, de fourniture et d'entretien 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. Le service technique, ses cadres supérieurs et le personnel chargé d'exécuter les catégories d'activités pour lesquelles ils ont été désignés conformément à l'article 63, paragraphe 1, ne sont pas le concepteur, le constructeur, le fournisseur ou le responsable de l'entretien des véhicules, systèmes, composants ou entités techniques qu'ils évaluent, ni le mandataire des parties

exerçant ces activités. Cela n'exclut pas l'utilisation de véhicules, systèmes, composants ou entités techniques évalués visés au paragraphe 3 du présent article qui sont nécessaires au fonctionnement du service technique, ou l'utilisation de ces véhicules systèmes, composants ou entités techniques à des fins personnelles.

Le service technique veille à ce que les activités de ses filiales ou sous-traitants n'affectent pas la confidentialité, l'objectivité ou l'impartialité des catégories d'activités pour lesquelles il a été désigné.

5. Le service technique et son personnel accomplissent les catégories d'activités pour lesquelles ils ont été désignés 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. Le service technique doit être capable d'exécuter toutes les catégories d'activités pour lesquelles il a été désigné conformément à l'article 63, paragraphe 1, en démontrant d'une manière satisfaisante pour l'autorité compétente en matière de réception chargée de la désignation qu'il dispose:

- a) du personnel ayant les compétences appropriées, les connaissances techniques et la formation professionnelle pertinentes, ainsi que l'expérience suffisante et appropriée pour effectuer les tâches en question;
- b) de descriptions des procédures pertinentes pour les catégories d'activités pour lesquelles il cherche à être désigné qui garantissent leur transparence et leur reproductibilité;
- c) de procédures pour accomplir les catégories d'activités pour lesquelles il cherche à être désigné qui tiennent dûment compte 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); et
- d) des moyens nécessaires à la bonne exécution des tâches liées aux catégories d'activités pour lesquelles il cherche à être désigné et d'un accès à l'ensemble des équipements et installations nécessaires.

Il démontre, en outre, à l'autorité compétente en matière de réception chargée de la désignation qu'il se conforme aux normes énumérées dans les actes délégués adoptés en application de l'article 65, qui sont applicables aux catégories d'activités pour lesquelles il est désigné.

7. L'impartialité des services techniques, de leurs cadres supérieurs et du personnel effectuant l'évaluation doit être garantie. Ils n'exercent aucune activité qui puisse compromettre leur indépendance de jugement ou leur intégrité à l'égard des catégories d'activités pour lesquelles ils sont désignés.

⁽¹⁾ JO L 199 du 28.7.2008, p. 1.

8. Les services techniques souscrivent une assurance de responsabilité civile en lien avec leurs activités, 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.

9. 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 de l'autorité compétente en matière de réception chargée de la désignation ou lorsque le droit de l'Union ou national l'exige. Les droits de propriété sont protégés.

Article 62

Filiales et sous-traitants des services techniques

1. Les services techniques ne peuvent sous-traiter certaines de leurs activités pour lesquelles ils ont été désignés conformément à l'article 63, paragraphe 1, ou les faire réaliser par une filiale qu'avec l'accord de l'autorité compétente en matière de réception chargée de la désignation.

2. Lorsque le service technique sous-traite certaines tâches spécifiques liées aux catégories d'activités pour lesquelles il a été désigné ou a recours à une filiale, il s'assure que le sous-traitant ou la filiale répond aux exigences définies à l'article 61 et en informe l'autorité compétente en matière de réception chargée de la désignation.

3. Le service technique assume l'entière responsabilité des tâches effectuées par l'ensemble de ses sous-traitants ou filiales, quel que soit leur lieu d'établissement.

4. Le service technique tient à la disposition de l'autorité compétente en matière de réception chargée de la désignation les documents pertinents concernant l'évaluation des qualifications du sous-traitant ou de la filiale et les tâches qu'ils ont exécutées.

Article 63

Désignation des services techniques

1. Les services techniques sont désignés pour une ou plusieurs 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.

2. Une autorité compétente en matière de réception peut être désignée comme service technique pour une ou plusieurs des activités visées au paragraphe 1.

3. Les services techniques d'un pays tiers, autres que ceux désignés conformément à l'article 64, peuvent être notifiés aux fins de l'article 67, mais uniquement si une telle acceptation de services techniques est prévue par un accord bilatéral entre l'Union et le pays tiers concerné. Cette disposition n'empêche pas un service technique établi en vertu du droit national d'un État membre conformément à l'article 61, paragraphe 2, d'établir des filiales dans des pays tiers, à condition que ces filiales soient directement gérées et contrôlées par le service technique désigné.

Article 64

Services techniques internes accrédités du constructeur

1. Le service technique interne accrédité d'un constructeur ne peut être désigné 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 application du présent règlement. Ce service technique constitue une entité séparée et distincte de l'entreprise, et ne participe pas à la conception, la fabrication, la fourniture ou l'entretien des véhicules, systèmes, composants ou entités techniques qu'il évalue.

2. Le service technique interne accrédité répond aux exigences suivantes:

- a) outre sa désignation par l'autorité compétente en matière de réception d'un État membre, il est accrédité par un organisme national d'accréditation, tel que défini à l'article 2, point 11, du règlement (CE) n° 765/2008 et conformément aux normes et à la procédure visées à l'article 65 du présent règlement;
- b) le service technique interne accrédité 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) ni le service technique interne accrédité ni son personnel ne participent à aucune activité susceptible de nuire à l'indépendance de leur jugement ou à leur intégrité dans le cadre des catégories d'activités pour lesquelles ils ont été désignés;
- d) le service technique interne accrédité fournit ses services exclusivement à l'entreprise dont il fait partie.

3. Le service technique interne accrédité n'a pas besoin d'être notifié à la Commission pour les besoins de l'article 67, mais des informations sur son accréditation sont fournies par l'entreprise dont il fait partie ou par l'organisme d'accréditation national à l'autorité compétente en matière de réception chargée de la désignation, à la demande de celle-ci.

Article 65

Procédures relatives au niveau de performance et à l'évaluation des services techniques

Afin de garantir que les services techniques répondent au même niveau élevé de performance dans tous les États membres, la Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 75 concernant les normes auxquelles les services techniques doivent se conformer, ainsi que la procédure relative à leur évaluation visée à l'article 66 et à leur accréditation visée à l'article 64.

Article 66

Évaluation des compétences des services techniques

1. L'autorité compétente en matière de réception chargée de la désignation établit un rapport d'évaluation démontrant que le service technique candidat a fait l'objet d'une évaluation concernant son respect des exigences du présent règlement et des actes délégués adoptés en application de ce dernier. Ce rapport peut comprendre un certificat d'accréditation émis par un organisme d'accréditation.

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 application de l'article 65. Le rapport d'évaluation fait l'objet d'une révision au moins tous les trois ans.

3. Le rapport d'évaluation est communiqué sur demande à la Commission. En pareil cas, 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 compétente en matière de réception chargée de la désignation soumet à la Commission 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 de la part de l'autorité compétente en matière de réception chargée de la désignation et répond aux exigences du présent règlement et des actes délégués adoptés en application de ce dernier.

L'autorité compétente en matière de réception qui a l'intention de se faire désigner comme service technique conformément à l'article 63, paragraphe 2, apporte la preuve de sa conformité au moyen d'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.

4. Le service technique interne accrédité respecte les dispositions pertinentes du présent article.

Article 67

Procédures de notification

1. Les États membres notifient à la Commission, pour chaque service technique qu'ils ont désigné, la dénomination, l'adresse, y compris l'adresse électronique, les personnes responsables et la catégorie d'activités, ainsi que toute modification apportée postérieurement à ces désignations. 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 63, paragraphe 1, au nom de l'autorité chargée de la désignation compétente en matière de réception par type que s'il a été préalablement notifié à la Commission conformément au paragraphe 1 du présent article.

3. Un même service technique peut être désigné par plusieurs autorités compétentes en matière de réception chargées de la désignation et notifié par les États membres de ces dernières indépendamment de la catégorie ou des catégories d'activités qu'il exercera conformément à l'article 63, paragraphe 1.

4. La Commission est avertie de toute modification pertinente apportée ultérieurement à la désignation.

5. Lorsqu'une organisation spécifique ou un organisme compétent exerçant une activité qui ne figure pas parmi celles visées à l'article 63, paragraphe 1, doit être désigné(e) en application d'un acte cité à l'annexe II, la notification a lieu conformément au présent article.

6. La Commission publie sur son site internet la liste et les coordonnées des services techniques notifiés conformément au présent article.

Article 68

Modifications apportées aux désignations

1. Lorsqu'une autorité compétente en matière de réception chargée de la désignation a établi ou a été informée qu'un service technique qu'elle a désigné ne répond plus aux exigences définies dans le présent règlement, ou qu'il ne s'acquitte pas de ses obligations, ladite autorité soumet la désignation 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'État membre qui a notifié ce service technique en informe immédiatement la Commission. La Commission modifie les informations publiées visées à l'article 67, paragraphe 6, en conséquence.

2. En cas de restriction, de suspension ou de retrait de la désignation, ou lorsque le service technique a cessé ses activités, l'autorité compétente en matière de réception chargée de la désignation 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 sa disposition ou à la disposition de l'autorité chargée de la surveillance du marché qui en fait la demande.

Article 69

Contestation de la compétence des services techniques

1. La Commission enquête sur tous les cas dans lesquels elle a 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 de l'autorité compétente en matière de réception chargée de la désignation communique à la Commission, sur demande, toutes les informations relatives au fondement de la désignation ou au maintien de la désignation du service technique concerné.

3. La Commission veille à ce que toutes les informations sensibles obtenues au cours de ses enquêtes soient 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 désignation, elle en informe l'État membre de l'autorité compétente en matière de réception chargée de la désignation, en vue de définir, en concertation avec cet État membre, les mesures correctives nécessaires et demande à l'État membre concerné de prendre ces mesures correctives, y compris le retrait de la désignation si nécessaire.

Article 70

Obligations opérationnelles des services techniques

1. Les services techniques exécutent les catégories d'activités pour lesquelles ils ont été désignés au nom de l'autorité compétente en matière de réception chargée de la désignation et dans le respect des procédures d'évaluation et d'essai prévues dans le présent règlement et les actes visés à l'annexe II.

Les services techniques supervisent ou effectuent eux-mêmes 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, des évaluations ou des inspections pour lesquels ils n'ont pas été dûment désignés par leur autorité compétente en matière de réception.

2. À tout moment, les services techniques:

- a) permettent à leur autorité compétente en matière de réception chargée de la désignation, le cas échéant, d'assister à l'évaluation de la conformité qu'ils effectuent; et
- b) sans préjudice de l'article 61, paragraphe 9, et de l'article 71, transmettent à leur autorité compétente en matière de réception chargée de la désignation les informations qu'elle pourrait leur demander sur les catégories d'activités qu'ils exécutent et qui entrent dans le champ d'application du présent règlement.

3. Lorsqu'un service technique constate qu'un constructeur n'a pas respecté les exigences définies dans le présent règlement, il en informe l'autorité compétente en matière de réception chargée de la désignation pour que l'autorité compétente en matière de réception chargée de la désignation demande au constructeur de prendre les mesures correctives qui s'imposent et qu'elle ne délivre pas de fiche de réception par type tant que les mesures correctives appropriées, jugées satisfaisantes par l'autorité compétente en matière de réception, n'ont pas été prises.

4. Lorsqu'un service technique agissant au nom de l'autorité compétente en matière de réception chargée de la désignation 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 au présent règlement, ce service en informe

l'autorité compétente en matière de réception chargée de la désignation. L'autorité compétente en matière de réception prend les mesures qui s'imposent comme le prévoit l'article 33.

Article 71

Obligations d'information incombant aux services techniques

1. Les services techniques informent leur autorité compétente en matière de réception chargée de la désignation 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 désignation;
- c) toute demande d'information reçue des autorités chargées de la surveillance du marché concernant leurs activités.

2. Sur demande de leur autorité compétente en matière de réception chargée de la désignation, les services techniques transmettent des informations sur leurs activités dans le cadre de leur désignation, ainsi que sur toute autre activité, y compris des activités transfrontalières et de sous-traitance.

CHAPITRE XVII

ACTES D'EXÉCUTION ET ACTES DÉLÉGUÉS

Article 72

Actes d'exécution

Aux fins de la réalisation des objectifs du présent règlement et afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution du présent règlement, la Commission adopte, en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 73, paragraphe 2, des actes d'exécution arrêtant les mesures d'exécution suivantes:

- a) le modèle de déclaration du constructeur en ce qui concerne l'endurance des systèmes, pièces et équipements critiques liés à la sécurité fonctionnelle visée à l'article 22, paragraphe 7;
- b) des modèles pour la fiche de renseignements et pour le dossier constructeur visés à l'article 27, paragraphe 4;
- c) le système de numérotation des fiches de réception UE par type visé à l'article 29, paragraphe 4;
- d) le modèle pour la fiche de réception UE par type visée à l'article 30, paragraphe 2;
- e) le modèle pour la fiche des résultats d'essais annexée à la fiche de réception UE visée à l'article 30, paragraphe 3;
- f) le modèle pour la liste des exigences ou actes applicables visée à l'article 30, paragraphe 6;
- g) les exigences générales applicables au format du rapport d'essai visées à l'article 32, paragraphe 1;

- h) le modèle pour le certificat de conformité visé à l'article 38, paragraphe 2;
 - i) le modèle pour la marque de réception UE par type visée à l'article 39, paragraphe 3;
 - j) les autorisations d'accorder des réceptions UE par type exemptant les nouvelles technologies ou les nouveaux concepts visés à l'article 40, paragraphe 3;
 - k) les modèles de fiche de réception par type et de certificat de conformité en ce qui concerne les nouvelles technologies ou les nouveaux concepts visés à l'article 40, paragraphe 4;
 - l) les autorisations permettant aux États membres de prolonger la validité de la réception par type visée à l'article 41, paragraphe 2;
 - m) la liste des pièces et équipements visés à l'article 50, paragraphe 2;
 - n) le modèle et le système de numérotation de la fiche visée à l'article 51, paragraphe 3, ainsi que les aspects relatifs à la procédure d'autorisation visée audit article;
 - o) le modèle pour le certificat apportant la preuve de conformité à fournir à l'autorité compétente en matière de réception visée à l'article 57, paragraphe 8.
- i) l'annexe II, sections B et C, en ce qui concerne l'introduction d'exigences supplémentaires relatives à la sécurité fonctionnelle et à la construction des véhicules pour la sous-catégorie des quads routiers lourds L7e-A;
 - ii) les annexes II et V afin d'introduire des références d'actes réglementaires et des rectificatifs;
 - iii) l'annexe V, section B, afin de modifier les carburants de référence applicables;
 - iv) l'annexe VI, sections C et D, afin de tenir compte des résultats de l'étude visée à l'article 23, paragraphe 4, et de l'adoption des règlements de la CEE-ONU.

Article 75

Exercice de la délégation

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées au présent article.

2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 18, paragraphe 3, à l'article 20, paragraphe 2, à l'article 21, paragraphe 5, à l'article 22, paragraphes 5 et 6, à l'article 23, paragraphes 6 et 12, à l'article 24, paragraphe 3, à l'article 25, paragraphe 8, à l'article 32, paragraphe 6, à l'article 33, paragraphe 6, à l'article 50, paragraphe 4, à l'article 54, paragraphe 3, à l'article 57, paragraphe 12, à l'article 65 et à l'article 74 est conféré à la Commission pour une période de cinq ans à compter du 22 mars 2013.

3. La délégation de pouvoir visée à l'article 18, paragraphe 3, à l'article 20, paragraphe 2, à l'article 21, paragraphe 5, à l'article 22, paragraphes 5 et 6, à l'article 23, paragraphes 6 et 12, à l'article 24, paragraphe 3, à l'article 25, paragraphe 8, à l'article 32, paragraphe 6, à l'article 33, paragraphe 6, à l'article 50, paragraphe 4, à l'article 54, paragraphe 3, à l'article 57, paragraphe 12, à l'article 65 et à l'article 74 peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au *Journal officiel de l'Union européenne* ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.

4. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie au Parlement européen et au Conseil simultanément.

5. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 18, paragraphe 3, de l'article 20, paragraphe 2, de l'article 21, paragraphe 5, de l'article 22, paragraphes 5 et 6, de l'article 23, paragraphes 6 et 12, de l'article 24, paragraphe 3, de l'article 25, paragraphe 8, de l'article 32, paragraphe 6, de l'article 33, paragraphe 6, de l'article 50, paragraphe 4, de l'article 54, paragraphe 3, de l'article 57, paragraphe 12, de l'article 65 et de l'article 74 n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai peut être prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

Article 73

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. Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011.

2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.

Lorsque le comité n'émet aucun avis, la Commission n'adopte pas le projet d'acte d'exécution, et l'article 5, paragraphe 4, troisième alinéa, du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.

Article 74

Modification des annexes

Sans préjudice des autres dispositions du présent règlement relatives à la modification de ses annexes, la Commission est également habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 75 en ce qui concerne les modifications apportées à:

CHAPITRE XVIII

DISPOSITIONS FINALES

Article 76

Sanctions

1. Les États membres prévoient des sanctions en cas de violation par les opérateurs économiques du présent règlement et des actes délégués ou d'exécution adoptés en application de celui-ci. Ils prennent toutes les mesures nécessaires pour assurer l'application de ces sanctions. Les sanctions ainsi prévues sont effectives, proportionnées et dissuasives. Les États membres notifient ces dispositions à la Commission au plus tard le 23 mars 2015 et avisent cette dernière sans délai de toute modification ultérieure.

2. Les types de violations qui donnent lieu à des sanctions comprennent:

- a) les fausses déclarations au cours des procédures de réception ou des procédures de rappel;
- b) la falsification de résultats d'essais en vue de la réception par type;
- c) la dissimulation de données ou de spécifications techniques qui pourraient entraîner un rappel, un refus ou un retrait de la réception par type;
- d) l'utilisation de dispositifs d'invalidation;
- e) le refus de donner accès à des informations;
- f) la mise à disposition sur le marché par des opérateurs économiques de véhicules, systèmes, composants ou entités techniques soumis à réception sans ladite réception, ou la falsification de documents ou de marquages à cet effet.

Article 77

Dispositions transitoires

1. Sans préjudice d'autres dispositions du présent règlement, le présent règlement n'invalide aucune réception UE par type accordée à des véhicules ou à des systèmes, composants ou entités techniques avant le 1^{er} janvier 2016.

2. Sauf disposition contraire, les réceptions UE par type accordées à des véhicules, systèmes, composants ou entités techniques en vertu des actes visés à l'article 81, paragraphe 1, demeurent valables jusqu'aux dates précisées à l'annexe IV pour les types de véhicules existants.

3. Par dérogation au présent règlement, les nouveaux types de véhicules des catégories L1e, L2e et L6e ou les nouveaux systèmes, composants ou entités techniques destinés à ces types de véhicules continuent à faire l'objet de réceptions par type conformément à la directive 2002/24/CE jusqu'au 31 décembre 2016.

4. 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 toute directive énumérée à l'article 81, paragraphe 1. Toutefois, ces réceptions ne sont pas utilisées aux fins de l'obtention d'une réception par type de l'ensemble d'un véhicule au titre du présent règlement.

5. Par dérogation à la directive 2002/24/CE, la réception par type est également accordée aux véhicules qui sont conformes au présent règlement et aux actes délégués adoptés en application de ce dernier relatives aux exigences en matière de performances environnementales et de propulsion visées à l'annexe II, section A, avant le 31 décembre 2015.

Dans un tel cas, les autorités nationales n'interdisent, ni ne restreignent, ni n'empêchent l'immatriculation, la mise sur le marché ou la mise en service de véhicules conformes au type réceptionné.

Article 78

Rapport

1. Au plus tard le 31 décembre 2020, les États membres informent la Commission de l'application des procédures de réception par type établies dans le présent règlement.

2. Sur la base des informations communiquées en vertu du paragraphe 1, la Commission présente, au plus tard le 31 décembre 2021, un rapport au Parlement européen et au Conseil sur l'application du présent règlement. Ce rapport détermine notamment si, sur la base de l'expérience acquise dans le cadre de l'application du présent règlement, il serait approprié de prévoir également au chapitre X des dispositions relatives à la réception UE par type de véhicules produits en petites séries. Si la Commission estime que cela est nécessaire, elle présente une proposition à cet effet.

Article 79

Examen des systèmes de freinage avancés

1. Au plus tard le 31 décembre 2019, la Commission présente un rapport au Parlement européen et au Conseil.

2. Ce rapport examine le montage obligatoire d'un système de freinage avec antiblocage des roues et d'un système de freinage combiné complémentaire au choix du constructeur sur les motocycles de la sous-catégorie L3e-A1. Il se fonde sur une évaluation de la faisabilité technique d'une telle exigence, une analyse du rapport coût/efficacité, une analyse des accidents de la route et une consultation des parties concernées. Il tient également compte des normes européennes et internationales connexes en vigueur.

3. Aux fins du rapport prévu au paragraphe 2, les États membres transmettent à la Commission, au plus tard le 31 décembre 2017, des statistiques sur les accidents de la route impliquant, au cours des quatre années précédentes, les motocycles en question qui se basent sur la classification des véhicules établie à l'annexe I et le type de système de freinage avancé monté.

4. En fonction des résultats du rapport, la Commission envisage de présenter une proposition législative sur le montage obligatoire d'un système de freinage avancé sur les véhicules de la sous-catégorie concernée.

Article 80

Examen des réceptions individuelles de véhicules

1. Au plus tard le 31 décembre 2022, la Commission présente un rapport au Parlement européen et au Conseil en ce qui concerne les aspects visés au paragraphe 3.
2. Ce rapport repose sur la consultation des parties concernées et il tient compte des normes européennes et internationales connexes en vigueur.
3. Au plus tard le 31 décembre 2021, les États membres communiquent à la Commission:
 - a) le nombre de réceptions individuelles accordées par année à des véhicules de la catégorie L avant leur première immatriculation par les autorités nationales de chacun des États membres depuis le 1^{er} janvier 2016;
 - b) les critères nationaux sur lesquels se sont fondées ces réceptions, si ces critères s'écartaient des exigences obligatoires pour la réception UE par type.
4. Le rapport est accompagné, le cas échéant, de propositions législatives et examine l'inclusion de réceptions individuelles dans le présent règlement sur la base d'exigences harmonisées.

Article 81

Abrogation

1. Sans préjudice de l'article 77 du présent règlement, la directive 2002/24/CE ainsi que les directives 93/14/CEE, 93/30/CEE, 93/33/CEE, 93/93/CEE, 95/1/CE, 97/24/CE, 2000/7/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 avec effet au 1^{er} janvier 2016.

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 s'applique à partir du 1^{er} janvier 2016.

À compter du 22 mars 2013, les autorités nationales ne refusent pas, si un constructeur en fait la demande, d'accorder une réception UE par type ou une réception nationale par type à un nouveau type de véhicule ou interdire l'immatriculation, la mise sur le marché ou la mise en service d'un véhicule neuf lorsque le véhicule concerné est conforme au présent règlement et aux actes délégués et d'exécution adoptés en application de celui-ci.

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

Fait à Strasbourg, le 15 janvier 2013.

Par le Parlement européen
Le président
M. SCHULZ

Par le Conseil
Le président
L. CREIGHTON

LISTE DES ANNEXES

- ANNEXE I — Classification des véhicules
- ANNEXE II — Liste exhaustive 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, section A — Essais et exigences environnementaux
- ANNEXE V, section B — Application des exigences en matière d'essais environnementaux pour la réception et les extensions
- 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
- B. Seuils d'émissions concernant les systèmes de diagnostic embarqués
- C. Limites des émissions par évaporation
- D. Limites concernant le niveau sonore — Euro 4 et Euro 5
- ANNEXE VII — Durabilité des dispositifs antipollution
- ANNEXE VIII — Exigences supplémentaires relatives à la sécurité fonctionnelle
- ANNEXE IX — Tableau de correspondance
-

ANNEXE I

Classification des véhicules

Catégorie	Nom de la catégorie	Critères de classement communs
L1e-L7e	Tous les véhicules de catégorie L	1. longueur \leq 4 000 mm ou \leq 3 000 mm pour un véhicule L6e-B ou \leq 3 700 mm pour un véhicule L7e-C, et 2. largeur \leq 2 000 mm ou \leq 1 000 mm pour un véhicule L1e ou \leq 1 500 mm pour un véhicule L6e-B ou L7e-C, et 3. hauteur \leq 2 500 mm, et
Catégorie	Nom de la catégorie	Critères de classement communs
L1e	Deux-roues motorisé léger	4. deux roues et mode de propulsion visé à l'article 4, paragraphe 3, et 5. cylindrée \leq 50 cm ³ si un moteur PI à combustion interne fait partie de la configuration de propulsion du véhicule, et 6. vitesse maximale du véhicule par construction \leq 45 km/h, et 7. puissance nominale ou nette continue maximale ⁽¹⁾ \leq 4 000 W, et 8. masse maximale= masse techniquement admissible déclarée par le constructeur, et
Sous-catégories	Nom des sous-catégories	Critères supplémentaires de classement en sous-catégories
L1e-A	Vélo à moteur	9. vélos à pédalage équipés d'un mode de propulsion auxiliaire dans le but premier d'aider au pédalage, et 10. l'alimentation du système auxiliaire de propulsion est interrompue lorsque le véhicule atteint une vitesse de 25 km/h, et 11. puissance nominale ou nette continue maximale ¹ \leq 1 000 W, et 12. un vélo à moteur à trois ou quatre roues répondant aux critères spécifiques supplémentaires de sous-classement 9 à 11 est considéré comme techniquement équivalent à un véhicule L1e-A à deux roues.
L1e-B	Cyclomoteur à deux roues	9. tout autre véhicule de catégorie L1e qui ne peut être classé en fonction des critères 9 à 12 d'un véhicule L1e-A.

Catégorie	Nom de la catégorie	Critères de classement communs
L2e	Cyclomoteur à trois roues	4. trois roues et mode de propulsion visé à l'article 4, paragraphe 3, et 5. cylindrée $\leq 50 \text{ cm}^3$ si un moteur PI à combustion interne ou cylindrée $\leq 500 \text{ cm}^3$ si un moteur CI à combustion fait partie de la configuration de propulsion du véhicule, et 6. vitesse maximale du véhicule par construction $\leq 45 \text{ km/h}$, et 7. puissance nominale ou nette continue maximale ⁽¹⁾ $\leq 4\,000 \text{ W}$, et 8. masse en ordre de marche $\leq 270 \text{ kg}$, et 9. équipés de deux places assises au maximum, y compris celle du conducteur, et
Sous-catégories	Nom des sous-catégories	Critères supplémentaires de classement en sous-catégories
L2e-P	Cyclomoteur à trois roues conçus pour le transport de voyageurs	10. véhicule L2e autre que ceux conformes aux critères spécifiques de classement du véhicule L2e-U.
L2e-U	Cyclomoteur à trois roues conçus à des fins utilitaires	10. véhicule exclusivement conçu pour le transport de marchandises, muni d'une plateforme de chargement ouverte ou fermée, pratiquement plane et horizontale répondant aux critères suivants: a) $\text{longueur}_{\text{plateforme}} \times \text{largeur}_{\text{plateforme}} \geq 0,3 \times \text{longueur}_{\text{véhicule}} \times \text{largeur}_{\text{véhicule}}$, ou b) toute superficie de chargement équivalente correspondant à la définition ci-dessus utilisée pour le montage de machines et/ou d'équipements, et c) conçu avec une plateforme qui est clairement séparée par une cloison rigide isolant la zone réservée aux occupants du véhicule, et d) la superficie de chargement peut transporter un volume minimal représenté par un cube de 600 mm de côté.

Catégorie	Nom de la catégorie	Critères de classement communs
L3e ⁽²⁾	Motocycle à deux roues	4. deux roues et mode de propulsion visé à l'article 4, paragraphe 3, et 5. masse maximale= masse techniquement admissible déclarée par le constructeur, et 6. véhicule à deux roues qui ne peut être classé comme catégorie L1e.
Sous-catégories	Nom des sous-catégories	Critères supplémentaires de classement en sous-catégories
L3e-A1	Motocycle à performances réduites	7. cylindrée $\leq 125 \text{ cm}^3$, et 8. puissance nominale ou nette continue maximale ⁽¹⁾ $\leq 11 \text{ kW}$, et 9. rapport puissance ⁽¹⁾ /poids $\leq 0,1 \text{ kW/kg}$.
L3e-A2	Motocycle à performances moyennes	7. puissance nominale ou nette continue maximale ⁽¹⁾ $\leq 35 \text{ kW}$, et 8. rapport puissance ⁽¹⁾ /poids $\leq 0,2 \text{ kW/kg}$, et 9. non dérivé d'un véhicule équipé d'un moteur de plus du double de sa puissance ⁽¹⁾ , et 10. véhicule L3e qui ne correspond pas aux critères de classement 7, 8 et 9 d'un véhicule L3e-A1.
L3e-A3	Motocycle à performances élevées	7. tout autre véhicule L3e qui ne répond pas aux critères de classement d'un véhicule L3e-A1 ou L3e-A2.

Sous-sous-catégories	Nom des sous-sous-catégories	Critères supplémentaires de classement en sous-sous-catégories des véhicules L3e-A1, L3e-A2 et L3e-A3
L3e-AxE (x = 1, 2 ou 3)	Motocycles d'enduro	<ul style="list-style-type: none"> a) hauteur de selle ≥ 900 mm, et b) garde au sol ≥ 310 mm, et c) rapport total de transmission dans la plus grande vitesse (rapport primaire de transmission \times rapport secondaire de transmission dans la plus grande vitesse \times rapport de pont) $\geq 6,0$ et d) masse en ordre de marche + masse de la batterie de propulsion en cas de propulsion électrique ou hybride < 140 kg et e) pas de place assise pour un passager.
L3e-AxT (x = 1, 2 ou 3)	Motocycles de trial	<ul style="list-style-type: none"> a) hauteur de selle ≤ 700 mm et b) garde au sol ≥ 280 mm et c) capacité du réservoir < 4 l et d) rapport total de transmission dans la plus grande vitesse (rapport primaire de transmission \times rapport secondaire de transmission dans la plus grande vitesse \times rapport de pont) $\geq 7,5$ et e) masse en ordre de marche < 100 kg et f) pas de place assise pour un passager.
Catégorie	Nom de la catégorie	Critères de classement communs
L4e	Motocycles à deux roues avec side-car	<ul style="list-style-type: none"> 4. véhicule motorisé de base répondant aux critères de classement en catégories et sous-catégories d'un véhicule L3e, et 5. véhicule motorisé de base avec un side-car, et 6. équipé de quatre places assises au maximum, y compris celle du conducteur du motorcycle avec side-car, et 7. équipé de deux places assises au maximum pour les passagers du side-car, et 8. masse maximale= masse techniquement admissible déclarée par le constructeur.

Catégorie	Nom de la catégorie	Critères de classement communs
L5e	Tricycle motorisé	4. trois roues et mode de propulsion visé à l'article 4, paragraphe 3, et 5. masse en ordre de marche $\leq 1\ 000$ kg, et 6. véhicule à trois roues qui ne peut être classé comme véhicule L2e, et
Sous-catégories	Nom des sous-catégories	Critères supplémentaires de classement en sous-catégories
L5e-A	Tricycle	7. véhicule L5e autre que ceux répondant aux critères spécifiques de classement du véhicule L5e-B, et 8. équipés de cinq places assises au maximum, y compris celle du conducteur.
L5e-B	Tricycle utilitaire	7. conçu comme un véhicule utilitaire et caractérisé par un habitacle fermé, accessible par au maximum trois côtés, et 8. équipés de deux places assises au maximum, y compris celle du conducteur, et 9. véhicule exclusivement conçu pour le transport de marchandises, muni d'une plateforme de chargement ouverte ou fermée, pratiquement plane et horizontale répondant aux critères suivants: a) $\text{longueur}_{\text{plateforme}} \times \text{largeur}_{\text{plateforme}} \geq 0,3 \times \text{longueur}_{\text{véhicule}} \times \text{largeur}_{\text{véhicule}}$, ou b) toute superficie de chargement équivalente correspondant à la définition ci-dessus utilisée pour le montage de machines et/ou d'équipements, et c) conçu avec une plateforme qui est clairement séparée par une cloison rigide isolant la zone réservée aux occupants du véhicule, et d) la superficie de chargement peut transporter un volume minimal représenté par un cube de 600 mm de côté.

Catégorie	Nom de la catégorie	Critères de classement communs
L6e	Quadricycle léger	4. quatre roues et mode de propulsion visé à l'article 4, paragraphe 3, et 5. vitesse maximale du véhicule par construction ≤ 45 km/h, et 6. masse en ordre de marche ≤ 425 kg, et 7. cylindrée ≤ 50 cm ³ si un moteur PI ou cylindrée ≤ 500 cm ³ si un moteur CI fait partie de la configuration de propulsion du véhicule, et 8. équipés de deux places assises au maximum, y compris celle du conducteur, et
Sous-catégories	Nom des sous-catégories	Critères supplémentaires de classement en sous-catégories
L6e-A	Quad routier léger	9. véhicule L6e qui ne répond pas aux critères de classement spécifiques d'un véhicule L6e-B, et 10. puissance nominale ou nette continue maximale ⁽¹⁾ $\leq 4\,000$ W.
L6e-B	Quadricycle léger	9. habitacle fermé accessible par au maximum trois côtés et 10. puissance nominale ou nette continue maximale ⁽¹⁾ $\leq 6\,000$ W.
Sous-sous-catégories	Nom des sous-sous-catégories	Critères supplémentaires de classement en sous-sous-catégories d'un véhicule L6e-B
L6e-BP	Quadrimobile léger pour le transport de personnes	11. véhicule L6e-B principalement conçu pour le transport de passagers, et 12. véhicule L6e-B autre que ceux conformes au critère spécifique de classement d'un véhicule L6e-BU.
L6e-BU	Quadrimobile léger pour le transport de marchandises	11. véhicule exclusivement conçu pour le transport de marchandises, muni d'une plateforme de chargement ouverte ou fermée, pratiquement plane et horizontale répondant aux critères suivants: a) $\text{longueur}_{\text{plateforme}} \times \text{largeur}_{\text{plateforme}} \geq 0,3 \times \text{longueur}_{\text{véhicule}} \times \text{largeur}_{\text{véhicule}}$, ou b) toute superficie de chargement équivalente correspondant à la définition ci-dessus utilisée pour le montage de machines et/ou d'équipements, et c) conçu avec une plateforme qui est clairement séparée par une cloison rigide isolant la zone réservée aux occupants du véhicule, et d) la superficie de chargement peut transporter un volume minimal représenté par un cube de 600 mm de côté.

Catégorie	Nom de la catégorie	Critères de classement communs
L7e	Quadricycle lourd	4. quatre roues et mode de propulsion visé à l'article 4, paragraphe 3, et 5. masse en ordre de marche: a) ≤ 450 kg pour le transport de passagers; b) ≤ 600 kg pour le transport de marchandises. et 6. véhicule L7e qui ne répond pas aux critères de classement d'un véhicule L6e, et
Sous-catégories	Nom des sous-catégories	Critères supplémentaires de classement en sous-catégories
L7e-A	Quad routier lourd	7. véhicule L7e qui ne répond pas aux critères spécifiques de classement d'un véhicule L7e-B ou L7e-C, et 8. véhicule conçu pour le transport de passagers uniquement, et 9. puissance nominale ou nette continue maximale ⁽¹⁾ ≤ 15 kW, et
Sous-sous-catégories	Nom des sous-sous-catégories	Critères supplémentaires de classement en sous-sous-catégories
L7e-A1	Quad routier lourd A1	10. au maximum deux places assises à califourchon, y compris celle du conducteur, et 11. guidon de direction.
L7e-A2	Quad routier lourd A2	10. véhicule L7e-A qui ne répond pas aux critères spécifiques de classement d'un véhicule L7e-A1, et 11. au maximum deux places assises sur lesquelles les personnes ne sont pas à califourchon, y compris celle du conducteur.
Sous-catégorie	Nom de la sous-catégorie	Critères supplémentaires de classement en sous-catégories
L7e-B	Quad tout-terrain lourd	7. véhicule L7e qui ne répond pas aux critères spécifiques de classement d'un véhicule L7e-C, et 8. garde au sol ≥ 180 mm, et
Sous-sous-catégories	Nom des sous-sous-catégories	Critères supplémentaires de classement en sous-catégories
L7e-B1	Quad tout-terrain	9. au maximum deux places assises à califourchon, y compris celle du conducteur, et 10. équipé d'un guidon de direction, et 11. vitesse maximale du véhicule par construction ≤ 90 km/h, et 12. rapport empattement/garde au sol ≤ 6 .
L7e-B2	Buggy côte à côte	9. véhicule L7e-B autre qu'un véhicule L7e-B1, et 10. au maximum trois places assises sur lesquelles les personnes ne sont pas à califourchon dont deux sont côte à côte, y compris celle du conducteur, et 11. puissance nominale ou nette continue maximale ⁽¹⁾ ≤ 15 kW, et 12. rapport empattement/garde au sol ≤ 8 .

Sous-catégorie	Nom de la sous-catégorie	Critères supplémentaires de classement en sous-catégories
L7e-C	Quadrimobile lourd	7. véhicule L7e qui ne répond pas aux critères spécifiques de classement d'un véhicule L7e-B, et 8. puissance nominale ou nette continue maximale ⁽¹⁾ ≤ 15 kW, et 9. vitesse maximale du véhicule par construction ≤ 90 km/h, et 10. habitacle fermé accessible par au maximum trois côtés, et
Sous-sous-catégories	Nom des sous-sous-catégories	Critères supplémentaires de classement en sous-sous-catégories d'un véhicule L7e-C
L7e-CP	Quadrimobile lourd pour le transport de personnes	11. véhicule L7e-C qui ne répond pas aux critères spécifiques de classement d'un véhicule L7e-CU, et 12. au maximum quatre places assises sur lesquelles les personnes ne sont pas à califourchon, y compris celle du conducteur.
L7e-CU	Quadrimobile lourd pour le transport de marchandises	11. véhicule exclusivement conçu pour le transport de marchandises, muni d'une plateforme de chargement ouverte ou fermée, pratiquement plane et horizontale répondant aux critères suivants: a) longueur _{plateforme} × largeur _{plateforme} ≥ 0,3 × longueur _{véhicule} × largeur _{véhicule} , ou b) toute superficie de chargement équivalente correspondant à la définition ci-dessus conçue pour le montage de machines et/ou d'équipements, et c) conçu avec une plateforme qui est clairement séparée par une cloison rigide isolant la zone réservée aux occupants du véhicule, et d) la superficie de chargement peut transporter un volume minimal représenté par un cube de 600 mm de côté, et 12. au maximum deux places assises sur lesquelles les personnes ne sont pas à califourchon, y compris celle du conducteur.

NB: voir la fin de l'annexe VIII pour l'ensemble des notes relatives aux annexes.

ANNEXE II

Liste exhaustive des exigences à satisfaire aux fins de la réception UE par type de véhicule ⁽³⁾

No	Article	Objet	Acte réglementaire	Catégories de véhicule											
				L1e-A	L1e-B	L2e	L3e	L4e	L5e-A	L5e-B	L6e-A	L6e-B	L7e-A	L7e-B	L7e-C
A	EXIGENCES EN MATIÈRE DE PERFORMANCES ENVIRONNEMENTALES ET DE PROPULSION														
1	23 & 24	procédures d'essais environnementaux relatives aux émissions d'échappement, aux émissions par évaporation, aux émissions de gaz à effet de serre, à la consommation de carburant et aux carburants de référence		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
2		vitesse maximale du véhicule par construction, couple maximal et puissance maximale continue totale du moteur de propulsion		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
3		procédures d'essai concernant le niveau sonore		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

No	Article	Objet	Acte réglementaire	Catégories de véhicule													
				L1e-A	L1e-B	L2e	L3e	L4e	L5e-A	L5e-B	L6e-A	L6e-B	L7e-A1	L7e-A2	L7e-B1	L7e-B2	L7e-C
B	EXIGENCES RELATIVES À LA SÉCURITÉ FONCTIONNELLE DES VÉHICULES																
1	22	avertisseurs acoustiques		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
2		freinage, notamment systèmes d'antiblocage des roues et de freinage combiné	X	X	X	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	X	X	X
4		obligations relatives aux déclarations du constructeur en ce qui concerne les essais d'endurance pour les systèmes, les pièces et les équipements liés à la sécurité fonctionnelle	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
5		dispositifs de protection avant et arrière			S.M.			S.M.	S.M.	S.M.	S.M.	S.M.	S.M.	S.M.	S.M.	S.M.	S.M.
6		vitrages, essuie-glaces et lave-glaces ainsi que dispositifs de dégivrage et de désembuage		S.M.	S.M.	S.M.	S.M.	S.M.	X	S.M.	X	S.M.	S.M.	S.M.	S.M.	S.M.	X
7		commandes actionnées par le conducteur, y compris identification des commandes, témoins et indicateurs		X	X	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	X	X	X
9		visibilité arrière		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
10		structures de protection contre le retournement (ROPS)														X	
11		ancrages des ceintures de sécurité et ceintures de sécurité			S.M.				X	IF	IF	IF	X		X	X	X
12		place assise (selles et sièges)	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
13		manceuvrabilité, comportement dans les virages et braquage	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
14		installation des pneumatiques	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
15		plaque de vitesse maximale et emplacement de celle-ci sur le véhicule			S.M.				S.M.	S.M.	S.M.	S.M.	S.M.	S.M.	X	X	S.M.
16		systèmes de protection des occupants du véhicule, y compris aménagements intérieurs, appuie-têtes et portières			S.M.				S.M.	S.M.	S.M.	S.M.		S.M.		S.M.	S.M.

No	Article	Objet	Acte réglementaire	Catégories de véhicule													
				L1e-A	L1e-B	L2e	L3e	L4e	L5e-A	L5e-B	L6e-A	L6e-B	L7e-A1	L7e-A2	L7e-B1	L7e-B2	L7e-C
17		puissance nominale ou nette continue maximale et/ou limitation de la vitesse par construction		X	X	X	S.M.	S.M.			X	X	X	X	X	X	X
18		intégrité de la structure du véhicule		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

N°	Article	Objet	Acte réglementaire	Catégories de véhicule													
				L1e-A	L1e-B	L2e	L3e	L4e	L5e-A	L5e-B	L6e-A	L6e-B	L7e-A1	L7e-A2	L7e-B1	L7e-B2	L7e-C
C	EXIGENCES DE CONSTRUCTION ET EXIGENCES GÉNÉRALES RELATIVES À LA RÉCEPTION PAR TYPE DES VÉHICULES																
1	20	mesures contre la manipulation		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
2	25	dispositions relatives aux procédures de réception par type		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
3	33	exigences relatives à la conformité de la production		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
4	18	dispositifs d'attelage et de fixation		S.M.	S.M.	S.M.	S.M.	S.M.	S.M.	S.M.	S.M.	S.M.	S.M.	S.M.	S.M.	S.M.	S.M.
5	18	dispositifs de protection contre un emploi non autorisé		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
6	18	compatibilité électromagnétique		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
7	18	saillies extérieures		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
8	18	stockage de carburant		S.M.	S.M.	S.M.	S.M.	S.M.	S.M.	S.M.	S.M.	S.M.	S.M.	S.M.	S.M.	S.M.	S.M.
9	18	plateformes de chargement				S.M.				X		S.M.			S.M.	S.M.	S.M.
10	18	masses et dimensions		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
11	21	systèmes de diagnostic embarqués					X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
12	18	dispositifs de retenue et repose-pieds pour passagers			X	S.M.	S.M.	S.M.	S.M.	S.M.	X		S.M.	S.M.	S.M.	S.M.	
13	18	emplacement de la plaque d'immatriculation		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
14	18	informations sur l'entretien et la réparation		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
15	18	béquilles		X	X		X										
C2	OBLIGATIONS DES SERVICES TECHNIQUES																
16	65	niveau de performance et évaluation des services techniques															

NB: voir la fin de l'annexe VIII pour l'ensemble des notes relatives aux annexes.

ANNEXE III

Limites pour les petites séries

Catégorie/sous-catégorie de véhicule	Nom de la catégorie/sous-catégorie du véhicule	Petites séries (pour chaque type, unités mises à disposition sur le marché, immatriculées et mises en service par an)
L1e-A	Vélo à moteur	50
L1e-B	Cyclomoteur à deux roues	
L2e	Cyclomoteur à trois roues	
L3e	Motocycle à deux roues	75
L4e	Motocycle à deux roues avec side-car	150
L5e-A	Tricycle	75
L5e-B	Tricycle utilitaire	150
L6e-A	Quad routier léger	30
L6e-B	Quadrimobile léger	150
L7e-A	Quad routier lourd	30
L7e-B	Quad tout-terrain lourd	50
L7e-C	Quadrimobile lourd	150

ANNEXE IV

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

Point	Description	Catégorie/ sous-catégorie	Nouveaux types de véhicules Application obligatoire	Types de véhicules existants Application obligatoire	Dernier jour d'immatricula- tion des véhicules conformes
1.	Application de l'acte délégué sur les exigences en matière de performances environnementales et de propulsion, éléments énumérés à l'annexe II, section A				
1.1.	Essai de type I, essai relatif aux émissions d'échappement après un démarrage à froid	—	—	—	—
1.1.1.	Cycle d'essai	—	—	—	—
1.1.1.1.	Essai de type I: cycle d'essai CEE R 47	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2018	31.12.2020
1.1.1.2.	Essai de type I CEE R 40 (avec cycle de conduite en ville supplémentaire, le cas échéant)	L5e-B, L7e-B, L7e-C	1.1.2016	1.1.2017	31.12.2020
1.1.1.3.	Essai de type I, WMTC, phase 2	L3e, L4e, L5e-A, L7e-A	1.1.2016	1.1.2017	31.12.2020
1.1.1.4.	Essai de type I: cycle d'essai basé sur le WMTC révisé	L1e-L7e	1.1.2020	1.1.2021	
1.1.2.	Essai de type I, limites relatives aux émissions d'échappement		—	—	—
1.1.2.1.	Euro 4: Annexe VI, section A1	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2018	31.12.2020
1.1.2.2.	Euro 4: Annexe VI, section A1	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2016	1.1.2017	31.12.2020
1.1.2.3.	Euro 5: Annexe VI, section A2	L1e-L7e	1.1.2020	1.1.2021	
1.2.	Essai de type II, essai mesurant les émissions au régime de ralenti (accélééré)/en accélération libre				
1.2.1.	Essai de type II, essai mesurant les émissions au régime de ralenti (accélééré)/en accélération libre	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2018	
1.2.2.	Essai de type II, essai mesurant les émissions au régime de ralenti (accélééré)/en accélération libre	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2016	1.1.2017	
1.3.	Essai de type III, pas d'émissions de gaz de carter				
1.3.1.	Essai de type III, pas d'émissions de gaz de carter	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2018	
1.3.2.	Essai de type III, pas d'émissions de gaz de carter	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2016	1.1.2017	
1.4.	Essai de type IV, émissions par évaporation		—	—	—
1.4.1.	Essai de perméabilité du réservoir de carburant	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2017	

Point	Description	Catégorie/ sous-catégorie	Nouveaux types de véhicules Application obligatoire	Types de véhicules existants Application obligatoire	Dernier jour d'immatricula- tion des véhicules conformes
1.4.2.	Essai de perméabilité du réservoir de carburant	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2016	1.1.2016	
1.4.3.	Procédure d'essai SHED	L3e, L4e, L5e-A, L7e-A	1.1.2016	1.1.2017	
1.4.4.	Procédure d'essai SHED	L6e-A	1.1.2017	1.1.2018	
1.4.5.	Valeurs limites des essais SHED, annexe VI, section C1	L3e, L4e, L5e-A, L7e-A	1.1.2016	1.1.2017	31.12.2020
1.4.6.	Valeurs limites des essais SHED, annexe VI, section C1	L6e-A	1.1.2017	1.1.2018	31.12.2020
1.4.7.	Essai SHED ou essai de perméation du réservoir, dans l'attente des résultats des études visées à l'article 23, paragraphes 4 et 5	L1e-A, L1e-B, L2e, L5e-B, L6e-B, L7e-B, L7e-C	1.1.2020	1.1.2021	
1.4.8.	Valeurs limites des essais SHED, annexe VI, section C2, dans l'attente des résultats des études visées à l'article 23, paragraphes 4 et 5	L1e - L7e	1.1.2020	1.1.2021	
1.5.	Essai de type V, essai de durabilité ⁽³⁾				
1.5.1.	Kilométrage de durabilité Euro 4, annexe VII, sections A et B	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2018	31.12.2020
1.5.2.	Kilométrage de durabilité Euro 4, annexe VII, sections A et B	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2016	1.1.2017	31.12.2020
1.5.3.	Kilométrage de durabilité Euro 5, annexe VII, sections A et B	L1e-L7e	1.1.2020	1.1.2021	
1.6.	Aucun essai de type VI n'a été attribué	—	—	—	
1.7.	Essai de type VII, détermination et communication des émissions de gaz à effet de serre/de la consommation de carburant ou d'énergie			—	
1.7.1.	Essai de type VII, détermination et communication des émissions de gaz à effet de serre/de la consommation de carburant ou d'énergie	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2018	
1.7.2.	Essai de type VII, détermination et communication des émissions de gaz à effet de serre/de la consommation de carburant ou d'énergie	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2016	1.1.2017	
1.8.	Essai de type VIII, essai environnemental des OBD		—	—	
1.8.1.	Exigences fonctionnelles OBD I	L3e, L4e, L5e-A, L6e-A, L7e-A	1.1.2016; pour L6e-A: 1.1.2017	1.1.2017; pour L6e-A: 1.1.2018	31.12.2020
	Procédure d'essai environnemental OBD I (essai de type VIII)				
	Seuils des essais environnementaux OBD I, annexe VI, section B1				

Point	Description	Catégorie/ sous-catégorie	Nouveaux types de véhicules Application obligatoire	Types de véhicules existants Application obligatoire	Dernier jour d'immatricula- tion des véhicules conformes
1.8.2.	Exigences fonctionnelles OBD I	L3e-L7e	1.1.2020	1.1.2021	
	Procédure d'essai environnemental OBD I (essai de type VIII)				
	Seuils des essais environnementaux OBD I, annexe VI, section B2				
1.8.3.	Exigences fonctionnelles OBD II, dans l'attente de l'article 23, paragraphes 4 et 5	L3e, L5e-A, L6e-A, L7e-A	1.1.2020	1.1.2021	
	Procédure d'essai environnemental (essai de type VIII), dans l'attente de l'article 23, paragraphes 4 et 5				
	Seuils des essais environnementaux OBD II, annexe VI, section B2, dans l'attente de l'article 23, paragraphes 4 et 5				
1.9.	Essai de type IX, niveau sonore ⁽³⁾				
1.9.1.	Procédure d'essai sonore et valeurs limites, annexe VI, section D	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2018	31.12.2020
1.9.2.	Procédure d'essai sonore et valeurs limites ⁽³⁾ , annexe VI, section D	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2016	1.1.2017	31.12.2020
1.9.3.	Règlements CEE-ONU n ^{os} 9, 41, 63 et 92 ainsi que valeurs limites de l'annexe VI, section D	L1e-L7e			
1.9.4.	Règlements CEE-ONU n ^{os} 9, 41, 63 et 92 ainsi que nouvelles valeurs limites connexes proposées par la Commission	L1e-L7e	1.1.2020	1.1.2021	
1.10.	Essais de performances de propulsion et exigences relatives à la vitesse maximale du véhicule par construction, au couple maximal, à la puissance nominale ou nette continue et à la puissance de pointe maximale				
1.10.1.	Essais de performances de propulsion et exigences	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2018	
1.10.2.	Essais de performances de propulsion et exigences	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2016	1.1.2017	

Point	Description	Catégorie/ sous-catégorie	Nouveaux types de véhicules Application obligatoire	Types de véhicules existants Application obligatoire	Dernier jour d'immatricula- tion des véhicules conformes
2.	Application de l'acte délégué sur les exigences en matière de sécurité fonctionnelle du véhicule, éléments énumérés à l'annexe II, section B ⁽³⁾				
2.1.	Application de l'acte délégué sur les exigences en matière de sécurité fonctionnelle du véhicule, éléments énumérés à l'annexe II, section B ⁽³⁾	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2018	
2.2.	Application de l'acte délégué sur les exigences en matière de sécurité fonctionnelle du véhicule, éléments énumérés à l'annexe II, section B ⁽³⁾	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2016	1.1.2017	
2.3.	Annexe VIII, éléments supplémentaires de sécurité ⁽³⁾				
2.3.1.	Allumage automatique	L1e-L7e	1.1.2016	1.1.2016	
2.3.2.	Dispositif de sécurité dans les virages (différentiel ou équivalent)	L1e-L7e	1.1.2016	1.1.2017	
2.3.3.	Systèmes de freinage avancés, montage obligatoire	L3e	1.1.2016	1.1.2017	

Point	Description	Catégorie/ sous-catégorie	Nouveaux types de véhicules Application obligatoire	Types de véhicules existants Application obligatoire	Dernier jour d'immatricula- tion des véhicules conformes
3.	Application de l'acte délégué sur les exigences de construction des véhicules, éléments énumérés à l'annexe II, section C ⁽³⁾				
3.1.	Application de l'acte délégué sur les exigences de construction des véhicules, éléments énumérés à l'annexe II, section C ⁽³⁾	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2018	
3.2.	Application de l'acte délégué sur les exigences de construction des véhicules, éléments énumérés à l'annexe II, section C ⁽³⁾	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2016	1.1.2017	

Point	Description	Catégorie/ sous-catégorie	Nouveaux types de véhicules Application obligatoire	Types de véhicules existants Application obligatoire	Dernier jour d'immatricula- tion des véhicules conformes
4.	Application de l'acte d'exécution sur les exigences administratives				
4.1.	Application de l'acte d'exécution sur les exigences administratives	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2018	
4.2.	Application de l'acte d'exécution sur les exigences administratives	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2016	1.1.2017	

NB: voir la fin de l'annexe VIII pour l'ensemble des notes relatives aux annexes.

ANNEXE V

A. 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	Critères de sous-classification complémentaires de l'article 2 et de l'annexe I	Exigences: procédure d'essai
I	Émissions d'échappement après un démarrage à froid	Annexe VI, section A	Règlement technique mondial n° 2 de la CEE-ONU, chapitre 6.3. Les véhicules de catégorie L équipés d'un moteur à combustion de cylindrée < 50 cm ³ et se déplaçant à v _{max} < 50 km/h font parties des véhicules de classe I.	
II	— PI ou hybride ⁽⁵⁾ avec PI: émissions au régime de ralenti et au régime de ralenti accéléré — CI ou hybride avec moteur CI: essai en accélération libre	Directive 2009/40/CE ⁽⁶⁾		
III	Émissions de gaz de carter	Pas d'émissions, carter fermé. Les véhicules ne rejettent pas, tout au long de leur durée de vie utile, des émissions de gaz de carter directement dans l'air ambiant.		
IV	Émissions par évaporation	Annexe VI, section C		
V	Durabilité des dispositifs antipollution	Annexes VI et VII		
VI	Aucun essai de type VI n'a été attribué	Sans objet		Sans objet
VII	Émissions de CO ₂ , consommation de carburant et/ou d'énergie électrique et autonomie	Mesure et indication, pas de valeur limite pour la réception par type	Règlement technique mondial n° 2 de la CEE-ONU, chapitre 6.3. Les véhicules de catégorie L équipés d'un moteur à combustion de cylindrée < 50 cm ³ et se déplaçant à v _{max} < 50 km/h font parties des véhicules de classe I.	
VIII	Essais environnementaux des OBD	Annexe VI, section B	Règlement technique mondial n° 2 de la CEE-ONU, chapitre 6.3. Les véhicules de catégorie L équipés d'un moteur à combustion de cylindrée < 50 cm ³ et se déplaçant à v _{max} < 50 km/h font parties des véhicules de classe I.	
IX	Niveau sonore	Annexe VI, section D	Lorsque les règlements de la CEE-ONU n ^{os} 9, 41, 63 ou 92 auront remplacé les exigences de l'Union énoncées dans l'acte délégué sur les exigences en matière de performances environnementales et de propulsion, les critères de (sous-)classification établis dans lesdits règlements de la CEE-ONU (annexe 6) seront sélectionnés en ce qui concerne les essais du niveau sonore de type IX.	

B. Application des exigences en matière d'essais environnementaux pour la réception et les extensions

	Véhicules équipés de moteurs à allumage commandé (PI), y compris les hybrides									Véhicules équipés de moteurs à allumage par compression (CI), y compris les hybrides		Véhicules électriques purs ou véhicules à propulsion par air comprimé (AC)	Véhicules à pile à combustible à l'hydrogène	
	Monocarburant ⁽²⁰⁾				Bicarburant			Carburant modulable		Carburant modulable	Monocarburant			
	Essence (E5) ⁽²¹⁾	GPL	GN/ biométhane	H ₂	Essence (E5)	Essence (E5)	Essence (E5)	Essence (E5)	GN/ biométhane	Gazole (B5)	Gazole (B5)			
GPL					GN/biométhane	H ₂	Éthanol (E85)	H ₂ GN	Biodiesel					
Essai de type I ⁽¹⁹⁾	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui (pour les deux carburants)	Oui (pour les deux carburants)	Oui (pour les deux carburants)	Oui (pour les deux carburants)	Oui (pour les deux carburants)	Oui (B5 uniquement)	Oui	Non	Non	
Essai de type I ⁽¹⁹⁾ Masse de particules (Euro 5 uniquement) ⁽⁶⁾	Oui	Non	Non	Non	Oui (essence uniquement)	Oui (essence uniquement)	Oui (essence uniquement)	Oui (essence uniquement)	Non	Oui (B5 uniquement)	Oui	Non	Oui pour AC	Non
Essai de type II ⁽¹⁹⁾ , y compris opacité des fumées pour CI uniquement	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui (pour les deux carburants)	Oui (pour les deux carburants)	Oui (essence uniquement)	Oui (pour les deux carburants)	Oui (GN/biométhane uniquement)	Oui (B5 uniquement)	Oui	Non	Non	
Essai de type III ⁽¹⁹⁾	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Non	Non	
Essai de type IV ⁽¹⁹⁾	Oui	Non	Non	Non	Oui (essence uniquement)	Oui (essence uniquement)	Oui (essence uniquement)	Oui (essence uniquement)	Non	Non	Non	Non	Non	
Essai de type V ⁽¹⁹⁾	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui (essence uniquement)	Oui (essence uniquement)	Oui (essence uniquement)	Oui (essence uniquement)	Oui (GN/biométhane uniquement)	Oui (B5 uniquement)	Oui	Non	Non	
Essai de type VII ⁽¹⁹⁾	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui (pour les deux carburants)	Oui (pour les deux carburants)	Oui (pour les deux carburants)	Oui (pour les deux carburants)	Oui (pour les deux carburants)	Oui (pour les deux carburants)	Oui	Oui (consommation d'énergie uniquement)	Oui (consommation de carburant uniquement)	

	Véhicules équipés de moteurs à allumage commandé (PI), y compris les hybrides									Véhicules équipés de moteurs à allumage par compression (CI), y compris les hybrides		Véhicules électriques purs ou véhicules à propulsion par air comprimé (AC)	Véhicules à pile à combustible à l'hydrogène
	Monocarburant ⁽²⁰⁾				Bicarburant			Carburant modulable		Carburant modulable	Monocarburant		
	Essence (E5) ⁽²¹⁾	GPL	GN/biométhane	H ₂	Essence (E5)	Essence (E5)	Essence (E5)	Essence (E5)	GN/biométhane	Gazole (B5)	Gazole (B5)		
					GPL	GN/biométhane	H ₂	Éthanol (E85)	H ₂ GN	Biodiesel			
Essai de type VIII ⁽¹⁹⁾	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui (essence uniquement)	Oui (essence uniquement)	Oui (essence uniquement)	Oui (essence uniquement)	Oui (GN/biométhane uniquement)	Oui (B5 uniquement)	Oui	Non	Non
Essai de type IX ⁽¹⁹⁾	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Non Oui pour AC	Non

NB: voir la fin 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 4

Catégorie de véhicule	Nom de la catégorie de véhicule	Classe de propulsion	Phase Euro	Masse de monoxyde de carbone (CO)	Masse totale d'hydrocarbures (THC)	Masse des oxydes d'azote (NO _x)	Masse des particules (PM)	Cycle d'essai
				L ₁ (mg/km)	L ₂ (mg/km)	L ₃ (mg/km)	L ₄ (mg/km)	
L1e-A	Vélo à moteur	PI/CI/hybride	Euro 4	560	100	70		CEE R 47
L1e-B	Cyclomoteur à deux roues	PI/CI/hybride	Euro 4	1 000	630	170	—	CEE R 47
L2e	Cyclomoteur à trois roues	PI/CI/hybride	Euro 4	1 900	730	170	—	CEE R 47
L3e L4e (7)	— Motocycle à deux roues avec et sans side-car	PI/PI hybride, v _{max} < 130 km/h	Euro 4	1 140	380	70	—	WMTC, phase 2
L5e-A L7e-A	— Tricycle — Quad routier lourd	PI/PI hybride, v _{max} ≥ 130 km/h	Euro 4	1 140	170	90	—	WMTC, phase 2
		CI/CI hybride	Euro 4	1 000	100	300	80 (8)	WMTC, phase 2
L5e-B	Tricycle utilitaire	PI/PI hybride	Euro 4	2 000	550	250	—	CEE R 40
		CI/CI hybride	Euro 4	1 000	100	550	80 (8)	CEE R 40
L6e-A L6e-B	Quad routier léger Quadrimobile léger	PI/PI hybride	Euro 4	1 900	730	170		CEE R 47
		CI/CI hybride	Euro 4	1 000	100	550	80 (8)	CEE R 47
L7e-B L7e-C	Quad tout-terrain lourd Quadrimobile lourd	PI/PI hybride	Euro 4	2 000	550	250	—	CEE R 40
		CI/CI hybride	Euro 4	1 000	100	550	80 (8)	CEE R40

A2. Euro 5

Catégorie de véhicule	Nom de la catégorie du véhicule	Classe de propulsion	Phase Euro ⁽⁴⁾	Masse de monoxyde de carbone (CO)	Masse d'hydrocarbures totaux (THC)	Masse des hydrocarbures non méthaniques (NMHC)	Masse des oxydes d'azote (NO _x)	Masse des particules (PM)	Cycle d'essai
				L ₁ (mg/km)	L _{2A} (mg/km)	L _{2B} (mg/km)	L ₃ (mg/km)	L ₄ (mg/km)	
L1e-A	Vélo à moteur	PI/CI/hybride	Euro 5	500	100	68	60	4,5 ⁽⁹⁾	WMTC révisé ⁽¹⁰⁾
L1e-B-L7e	Tous les autres véhicules de catégorie L	PI/PI hybride	Euro 5	1 000	100	68	60	4,5 ⁽⁹⁾	WMTC révisé
		CI/CI hybride		500	100	68	90	4,5	WMTC révisé

B. Seuils d'émissions concernant les systèmes de diagnostic embarqués

B1. Euro 4, 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 (NO _x)	Cycle d'essai
				OT ₁ (mg/km)	OT ₂ (mg/km)	OT ₃ (mg/km)	
L6e-A	— Quad routier léger	PI, CI ou hybride	Euro 4	3 610	2 690	850	CEE R 47
L3e (5) L4e (7) L5e-A L7e-A	— Motocycles à deux roues avec et sans side-car — Tricycle — Quad routier lourd	PI/PI hybride v _{max} < 130 km/h	Euro 4	2 170	1 400	350	WMTC, phase 2
		PI/PI hybride v _{max} ≥ 130 km/h		2 170	630	450	WMTC, phase 2
		CI/CI hybride		2 170	630	900	WMTC, phase 2

B2. Euro 5, OBD I et OBD II (4)

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 (NO _x)	Masse des particules (PM)	Cycle d'essai
				OT ₁ (mg/km)	OT ₂ (mg/km)	OT ₃ (mg/km)	OT ₄ (mg/km)	
L3e-L7e (6)	Tous les véhicules de catégorie L, sauf L1e et L2e	PI/PI hybride	Euro 5	1 900	250	300	50	WMTC révisé
		CI/CI hybride	Euro 5	1 900	320	540	50	WMTC révisé

C. Limites des émissions par évaporation

C1. Euro 4

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 L4e (7)	Motocycle à deux roues (13) avec et sans side-car	PI (11)	Euro 4	2 000	SHED
L5e-A	Tricycle	PI (11)	Euro 4		
L6e-A	Quad routier léger	PI (11)	Euro 4		
L7e-A	Quad routier lourd	PI (11)	Euro 4		

C2. Euro 5

Catégorie de véhicule ⁽¹²⁾	Nom de la catégorie du véhicule	Classe de propulsion	Phase Euro	Essai de perméation (mg/m ² /jour)		Masse d'hydrocarbures totaux (THC) avec l'essai SHED (mg/essai)
				Réservoir	Circuit de carburant	Véhicule
L1e-A	Vélo à moteur	PI ⁽¹¹⁾	Euro 5	1 500	15 000	1 500
L1e-B	Cyclomoteur à deux roues		Euro 5	1 500	15 000	1 500
L2e	Cyclomoteur à trois roues		Euro 5	1 500	15 000	1 500
L3e L4e ⁽⁷⁾	Motocycle à deux roues avec et sans side-car		Euro 5			1 500
L5e-A	Tricycle		Euro 5			1 500
L5e-B	Tricycle utilitaire		Euro 5	1 500	15 000	1 500
L6e-A	Quad routier léger		Euro 5			1 500
L6e-B	Quadrimobile léger		Euro 5	1 500	15 000	1 500
L7e-A	Quad routier lourd		Euro 5			1 500
L7e-B	Quad tout-terrain		Euro 5	1 500	15 000	1 500
L7e-C	Quadrimobile lourd		Euro 5	1 500	15 000	1 500

D. Limites concernant le niveau sonore — Euro 4 et Euro 5

Catégorie de véhicule	Nom de la catégorie du véhicule	Niveau sonore Euro 4 ⁽¹⁴⁾ [dB(A)]	Procédure d'essai Euro 4 ⁽¹⁶⁾	Niveau sonore Euro 5 ⁽¹⁵⁾ [dB(A)]	Procédure d'essai Euro 5
L1e-A	Vélo à moteur	63 ⁽¹⁴⁾	Acte délégué/Règlement n° 63 de la CEE-ONU		Règlement n° 63 de la CEE-ONU
L1e-B	Cyclomoteur à deux roues $v_{\max} \leq 25$ km/h	66			
	Cyclomoteur à deux roues $v_{\max} \leq 45$ km/h	71			
L2e	Cyclomoteur à trois roues	76	Acte délégué/Règlement n° 9 de la CEE-ONU		Règlement n° 9 de la CEE-ONU
L3e	Motocycle à deux roues Cylindrée ≤ 80 cm ³	75	Acte délégué/Règlement n° 41 de la CEE-ONU		Règlement n° 41 de la CEE-ONU
	Motocycle à deux roues 80 cm ³ < cylindrée ≤ 175 cm ³	77			
	Motocycle à deux roues Cylindrée > 175 cm ³	80			
L4e	Motocycles à deux roues avec side-car	80			
L5e-A	Tricycle	80	Acte délégué/Règlement n° 9 de la CEE-ONU		Règlement n° 9 de la CEE-ONU
L5e-B	Tricycle utilitaire	80			
L6e-A	Quad routier léger	80	Acte délégué/Règlement n° 63 de la CEE-ONU		Règlement n° 63 de la CEE-ONU
L6e-B	Quadrimobile léger	80	Acte délégué/Règlement n° 9 de la CEE-ONU		Règlement n° 9 de la CEE-ONU
L7e-A	Quad routier lourd	80			
L7e-B	Quad tout-terrain lourd	80			
L7e-C	Quadrimobile lourd	80			

NB: voir la fin 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 4 (km) et kilométrage pour la durabilité Euro 5 ⁽⁴⁾ (km)
L1e-A L3e-AxT (x = 1, 2 ou 3)	— Vélo à moteur — Motocycle de trial à deux roues	5 500
L1e-B L2e L3e-AxE (x = 1, 2 ou 3) L6e-A L7e-B	— Cyclomoteur à deux roues — Cyclomoteur à trois roues — Motocycle d'enduro à deux roues — Quad routier léger — Quad tout-terrain lourd	11 000
L3e L4e ⁽⁷⁾ L5e L6e-B L7e-C	— Motocycle à deux roues avec et sans side-car ($v_{\max} < 130$ km/h) — Tricycle — Quadrimobile léger — Quadrimobile lourd	20 000
L3e L4e ⁽⁷⁾ L7e-A	Motocycle à deux roues avec et sans side-car ($v_{\max} \geq 130$ km/h) Quad routier lourd	35 000

B. Facteurs de détérioration (FD)

Catégorie de véhicule	Nom de la catégorie du véhicule	Euro 4 FD (-)				Euro 5 FD ⁽⁴⁾ (-)							
		CO	HC	NO _x	PM	CO	THC		NMHC		NO _x		PM ⁽¹⁷⁾ , ⁽⁴⁾
							PI	CI ⁽¹⁸⁾	PI	CI	PI	CI	
L1e-L7e	Tous	1,3	1,2	1,2	1,1	1,3	1,3	1,1	1,3	1,1	1,3	1,1	1,0

NB: voir la fin de l'annexe VIII pour l'ensemble des notes relatives aux annexes.

ANNEXE VIII

Exigences supplémentaires relatives à la sécurité fonctionnelle

Objet	Exigences
Montage obligatoire de systèmes de freinage avancés	<p>a) Les motocycles neufs ⁽²²⁾ de la sous-catégorie L3e-A1 qui sont mis à disposition sur le marché, immatriculés et mis en service doivent être munis d'un système d'antiblocage des roues, d'un système combiné ou des deux types de systèmes de freinage avancés, au choix du constructeur.</p> <p>b) Les motocycles neufs des sous-catégories L3e-A2 et L3e-A3 qui sont mis à disposition sur le marché, immatriculés et mis en service pour être munis d'un système d'antiblocage des roues.</p> <p>Exemption:</p> <p>L3e-AxE (x = 1, 2 ou 3, motocycles d'enduro à deux roues) et L3e-AxT (x = 1, 2 ou 3, motocycles de trial à deux roues) sont exemptés du montage obligatoire de systèmes de frein avancés.</p>
Sécurité dans les virages sur des routes à revêtement dur	<p>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 munis d'un différentiel blocable, celui-ci doit être conçu pour ne pas être bloqué à l'état normal.</p>
Amélioration de la visibilité du véhicule et du conducteur par l'allumage automatique de l'éclairage	<p>Pour garantir une visibilité accrue, les véhicules de catégorie L doivent être munis des dispositifs suivants:</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>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 ⁽²³⁾.</p>

Objet	Exigences
Sécurité électrique (annexe II, section B3)	Les véhicules de catégorie L, en ce qui concerne la chaîne de traction électrique, lorsqu'ils sont équipés d'un ou plusieurs moteurs de traction mus par l'électricité et non raccordés en permanence au réseau, ainsi que leurs composants et systèmes à haute tension qui sont reliés galvaniquement au rail haute tension de la chaîne de traction électrique, sont conçus de sorte à éviter tout risque en matière de sécurité électrique, conformément aux exigences du règlement n° 100 de la CEE-ONU en la matière et à la norme ISO 13063.
Obligations relatives aux déclarations du constructeur en ce qui concerne les essais d'endurance pour les systèmes, pièces et équipements critiques liés à la sécurité fonctionnelle (annexe II, section B4)	<p>Le constructeur du véhicule déclare que les véhicules produits en conformité avec l'article 22, paragraphe 2, peuvent résister à un usage normal conforme à leur destination pendant au moins la distance précisée ci-dessous dans les cinq années qui suivent leur première immatriculation.</p> <p>Cette distance est 1,5 fois la distance mentionnée à l'annexe VII en lien direct avec la catégorie du véhicule en question et la phase d'émissions (à savoir, le niveau Euro) selon lesquelles le véhicule doit faire l'objet d'une réception par type. La distance requise ne dépasse toutefois pas 60 000 km pour aucune des catégories.</p>
Exigences relatives aux dispositifs de protection avant et arrière (annexe II, section B5)	<p>Les véhicules de la catégorie L, en ce qui concerne leurs dispositifs de protection avant et arrière, sont conçus de manière à éviter les parties pointues ou tranchantes ou les projections orientées vers l'extérieur et susceptibles d'accrocher des usagers de la route vulnérables ou d'accroître de manière significative la sévérité de leurs blessures ou les risques de lacération en cas de collision.</p> <p>Ces exigences s'appliquent aux dispositifs tant à l'avant qu'à l'arrière des véhicules.</p>
Ancrages des ceintures de sécurité et ceintures de sécurité (annexe II, section B10)	Exigences contraignantes relatives aux ancrages des ceintures de sécurité et à l'installation de ceintures de sécurité sur les véhicules des catégories L2e, L5e, L6e et L7e équipés de carrosserie.
Exigences concernant les systèmes de protection des occupants du véhicule, y compris les aménagements intérieurs et portières (annexe II, section B15)	<p>Les véhicules des catégories L2e, L5e, L6e et L7e qui sont équipés de carrosserie sont conçus de manière à éviter les parties pointues ou tranchantes ou les projections susceptibles d'accroître de manière significative la sévérité des blessures du conducteur et des passagers.</p> <p>Les véhicules équipés de portières sont conçus de manière à garantir que ces portières sont construites avec les serrures et les charnières qui s'imposent.</p>
Exigences concernant l'intégrité de la structure du véhicule (annexe II, section B17)	Le constructeur du véhicule déclare que dans le cas d'un rappel dû à un grave risque pour la sécurité, des analyses spécifiques des structures, des composants et/ou des pièces du véhicule au moyen de calculs d'ingénierie, de méthodes d'essais virtuels et/ou d'essais structurels seront immédiatement mises à la disposition de l'autorité compétente en matière de réception et à la Commission, si elles en font la demande. La réception par type n'est pas accordée au véhicule en cas de doute quant à l'aptitude du constructeur à fournir lesdites analyses.

NB: voir la fin 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 pour les véhicules électriques et une puissance nette maximale pour les véhicules propulsés par un moteur à combustion. Le poids d'un véhicule est considéré égal à sa masse en ordre de marche.
- 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 L3e-A1 (bien qu'il soit peu probable qu'ils atteignent 130 km/h), L3e-A2 ou L3e-A3.
- 3) La lettre «X» signifie que le présent règlement fixe des exigences obligatoires en ce qui concerne l'objet et la catégorie concernés; les exigences requises sont énoncées aux articles et dans les documents de référence visés dans le tableau.

«S.M.» signifie «si monté». Si le système, le composant ou l'entité technique visé(e) dans le tableau est monté sur le véhicule, puisque son montage n'est obligatoire que pour certains véhicules relevant de la catégorie en question, ces éléments doivent répondre aux exigences établies dans les actes délégués et d'exécution. De même, si le constructeur du véhicule choisit volontairement d'équiper le véhicule d'un système, d'un composant ou d'une entité technique, ces éléments doivent répondre aux exigences établies dans les actes délégués et d'exécution.

Si un champ du tableau reste vide, cela signifie que le présent règlement ne fixe pas d'exigences en ce qui concerne l'objet et la catégorie concernés.
- 4) Voir l'article 23, paragraphes 4 et 5.
- 5) 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.
- 6) Directive 2009/40/CE du Parlement européen et du Conseil du 6 mai 2009 relative au contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques (JO L 141 du 6.6.2009, p. 12).
- 7) Seul le motorcycle de base à deux roues sur lequel le side-car est monté doit respecter les limites d'émissions appropriées.
- 8) CI uniquement, également si le véhicule hybride, par exemple, comporte un moteur CI.
- 9) Uniquement valable pour les moteurs à injection directe d'essence (DI).
- 10) L'étude d'incidence environnementale prévue à l'article 23, paragraphes 4 et 5, rendra également compte de la faisabilité d'essais d'émissions selon un cycle WMTC révisé pour les véhicules de catégorie L autres que ceux des catégories L3e, L5e-A et L7e-A.
- 11) Moteurs PI à l'essence, à mélange d'essences ou à l'éthanol.
- 12) L'étude d'incidence environnementale à réaliser par la Commission conformément à l'article 23, paragraphes 4 et 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 23, paragraphes 4 et 5).
- 13) $v_{\max} \geq 130$ km/h.
- 14) Jusqu'à ce que l'Union adhère aux règlements n^{os} 9, 41, 63 et 92 de la CEE-ONU et adopte ces règlements au sein du WP29 de la CEE-ONU et dans l'Union, y compris les valeurs limites équivalentes de niveau sonore qui y sont associées pour la phase Euro 4 (par exemple, comme celles énoncées à l'annexe 6 du règlement n^o 41 de la CEE-ONU pour les motorcycles L3e et L4e), les véhicules de catégorie L doivent être conformes aux valeurs limites fixées à l'annexe VI, section D. Une fois les règlements n^{os} 9, 41, 63 et 92 de la CEE-ONU adoptés par l'Union, ceux-ci deviendront obligatoires, y compris les valeurs limites de niveau sonore qui sont équivalentes à celles fixées à l'annexe VI, section D, et se substitueront aux procédures d'essai dans l'acte délégué sur les exigences en matière de performances environnementales et de propulsion.
- 15) Les limites Euro 5 à déterminer concernant le niveau sonore doivent être modifiées par un acte distinct adopté en conformité avec la procédure législative ordinaire prévue à l'article 294 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.
- 16) L'acte délégué adopté en application du présent règlement contient les procédures d'essai de sons et est voué à être remplacé par les règlements n^{os} 9, 41, 63 et 92 de la CEE-ONU.
- 17) Uniquement pour les moteurs CI et PI à injection directe.
- 18) Également applicable aux véhicules hybrides.
- 19) Fait référence à l'annexe V pour la description du type d'essai, les références aux valeurs limites et aux procédures d'essai pour les essais de type I à IX.

- 20) Pour les véhicules électriques ou électriques hybrides, uniquement des exigences relatives au niveau sonore pour les véhicules silencieux.
 - 21) Fait référence à l'annexe IV pour les dates d'application des exigences supplémentaires en matière de sécurité.
 - 22) 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.
 - 23) 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 dix secondes.
-

ANNEXE IX

Tableau de correspondance
(visé à l'article 81)

Directive 2002/24/CE	Présent règlement
Article 1 ^{er} , paragraphe 1, premier alinéa	Article 2, paragraphe 1
Article 1 ^{er} , paragraphe 1, deuxième alinéa	Article 2, paragraphe 2
Article 1 ^{er} , paragraphe 1, troisième alinéa	Article 1 ^{er} , paragraphe 1, deuxième alinéa
Article 1 ^{er} , paragraphes 2 et 3	Article 2, paragraphe 1, article 4, annexe I
Article 2	Article 3
Article 3	Articles 26 et 27
Article 4, paragraphe 1	Article 29, paragraphes 1 et 2, article 18
Article 4, paragraphe 2	Article 29, paragraphe 1, article 33
Article 4, paragraphe 3	Article 33, paragraphe 3
Article 4, paragraphe 4	—
Article 4, paragraphe 5	Article 33, paragraphes 1 et 3
Article 4, paragraphe 6	Article 29, paragraphe 3
Article 5, paragraphe 1	Article 29, paragraphe 10, et article 30 paragraphe 3
Article 5, paragraphe 2	Article 29, paragraphe 10
Article 5, paragraphe 3	Article 29, paragraphe 4
Article 6, paragraphe 1	Article 29, paragraphe 5
Article 6, paragraphe 2, premier alinéa	Article 29, paragraphe 7
Article 6, paragraphe 2, deuxième alinéa	Article 29, paragraphe 8
Article 7, paragraphe 1, premier alinéa	Article 38, paragraphe 1
Article 7, paragraphe 1, deuxième alinéa	Article 38, paragraphe 2
Article 7, paragraphe 2	—
Article 7, paragraphe 3	Article 56, paragraphe 2
Article 7, paragraphe 4	Article 39, paragraphe 2
Article 7, paragraphe 5	Article 56, paragraphe 2, premier alinéa
Article 7, paragraphe 6	Article 56, paragraphe 2, deuxième alinéa
Article 8, paragraphe 1	Article 39, paragraphe 1
Article 8, paragraphe 2	Article 39, paragraphe 2
Article 9, paragraphe 1	Article 9 et article 37, paragraphe 4
Article 9, paragraphe 2	Article 34, paragraphe 1
Article 9, paragraphe 3	Article 34, paragraphes 1 et 3
Article 9, paragraphe 4	Articles 35 et 36

Directive 2002/24/CE	Présent règlement
Article 9, paragraphe 5	Article 37, paragraphe 4
Article 10, paragraphe 1	Article 49, paragraphe 1
Article 10, paragraphe 2	Article 49, paragraphe 3
Article 10, paragraphe 3	Article 49, paragraphe 6
Article 10, paragraphe 4	Article 49, paragraphe 7
Article 11	—
Article 12	Article 48
Article 13	—
Article 14, paragraphe 1, point a)	Article 6, paragraphe 1
Article 14, paragraphe 1, point b) i)	Article 67, paragraphe 1, article 64
Article 14, paragraphe 1, point b) ii)	—
Article 14, paragraphe 2, premier alinéa	—
Article 14, paragraphe 2, deuxième alinéa	Article 63, paragraphe 3
Article 15, paragraphes 1 et 2	Article 6, paragraphes 2 et 3
Article 15, paragraphe 3, premier alinéa, point a) i)	Article 42
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)	—
Article 15, paragraphe 4	—
Article 16, paragraphes 1 et 2	Article 44
Article 16, paragraphe 3	Article 40
Article 17	Articles 72, 74 et 75
Article 18, paragraphe 1	Article 73, paragraphe 1
Article 18, paragraphe 2	Article 73, paragraphe 2
Article 19	—
Article 20	—
Article 21	Article 77, paragraphe 1
Article 22	—
Article 23	—
Article 24	—