



COMMISSION  
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 27.1.2016  
COM(2016) 31 final

2016/0014 (COD)

Proposition de

**RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**

**relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs  
remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à  
ces véhicules**

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

{SWD(2016) 9 final}  
{SWD(2016) 10 final}

## **EXPOSÉ DES MOTIFS**

### **1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION**

#### **1.1. Motivation et objectifs de la proposition**

Le cadre juridique pour la réception par type des produits automobiles couvre trois catégories de véhicules: les véhicules à moteur et leurs remorques, les motocycles et les tracteurs. L'objectif de la présente proposition est de réviser le cadre juridique pour la réception par type des véhicules à moteur et de leurs remorques. Le cadre juridique pour les deux autres catégories de véhicules a déjà fait l'objet d'une révision majeure en 2013.

Les prescriptions relatives à la réception par type des véhicules à moteur et de leurs remorques sont actuellement définies dans la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil («directive-cadre»)<sup>1</sup>. Ce cadre vise à faciliter la libre circulation des véhicules à moteur et de leurs remorques dans le marché intérieur en définissant des prescriptions harmonisées conçues pour atteindre des objectifs communs en matière de sécurité et de protection de l'environnement. La directive 2007/46/CE couvre les véhicules à moteur pour le transport de passagers (catégorie M) et de marchandises (catégorie N) et leurs remorques (catégorie O), ainsi que leurs systèmes et composants. Elle fournit un cadre au sein duquel s'appliquent des actes réglementaires distincts avec des prescriptions spécifiques en matière de sécurité et de protection de l'environnement. Ces actes réglementaires traitent d'une multitude de prescriptions techniques détaillées pour différents types de véhicules, de systèmes et de composants.

Dans le cadre des engagements pris par la Commission dans son plan d'action CARS 2020 de promouvoir une industrie automobile européenne forte, compétitive et durable<sup>2</sup>, le cadre pour la réception UE par type des véhicules à moteur a fait l'objet, en 2013, d'un bilan de qualité complet. Celui-ci a confirmé que le cadre juridique de la réception UE par type était approprié pour atteindre les principaux objectifs d'harmonisation, de fonctionnement efficace du marché intérieur et de concurrence loyale. Cependant, il a également été reconnu que des différences d'interprétation et de rigueur dans l'application des prescriptions entre les États membres diminuaient l'efficacité de ce cadre. Le document de travail des services de la Commission sur ce bilan de qualité a donc admis qu'il subsistait une marge d'amélioration et identifié la révision de la directive 2007/46/CE comme une tâche prioritaire, nécessitant que l'on se concentre sur les aspects suivants:

- introduction de dispositions sur la surveillance du marché pour compléter les prescriptions relatives à la réception par type;
- clarification des procédures de rappel et de sauvegarde, ainsi que des conditions d'octroi d'extensions des réceptions pour les types de véhicule existants;
- amélioration de la mise en œuvre du cadre de la réception par type par l'harmonisation et le renforcement des procédures relatives à la réception par type et à la conformité de la production appliquées par les autorités et les services techniques des États membres;

---

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

<sup>2</sup> COM/2012/0636 final.

- clarification des rôles et responsabilités des opérateurs économiques dans la chaîne d’approvisionnement, ainsi que des autorités et des parties concernées par la mise en œuvre du cadre;
- amélioration de l’adéquation des régimes de réception par type alternatifs (réceptions nationales des petites séries et réceptions nationales individuelles) et du processus de réception par type multi-étapes afin d’offrir une flexibilité appropriée pour les marchés de niche et les PME tout en maintenant des conditions d’équité.

Bien que le bilan de qualité ait confirmé que le cadre réglementaire existant avait ses mérites en atteignant les objectifs stratégiques, il a fait l’objet de vives critiques après la découverte qu’un constructeur allemand (VW) avait, pendant plusieurs années, utilisé un logiciel pour manipuler les performances de ses voitures en matière d’émissions. Dans la semaine qui a suivi l’écroulement du scandale, la Commission a annoncé qu’elle renforcerait le système de réception par type, en particulier en mettant en place des mécanismes adéquats de supervision pour assurer une application correcte et harmonisée des procédures de réception par type. Dans un marché intérieur comprenant 28 États membres et dans un secteur sujet à des progrès technologiques et scientifiques constants, des divergences substantielles dans l’interprétation et l’application des règles entraînent un risque de miner l’efficacité du système et donc les principaux objectifs stratégiques d’assurer la santé et la sécurité des citoyens et de protéger l’environnement. De nombreuses parties prenantes ont publiquement réclamé une telle révision au lendemain du scandale VW.

Cette révision vise à remédier à ces carences et lacunes et à restaurer la confiance des citoyens dans la capacité du système réglementaire à garantir un niveau adéquat de protection de la santé et de l’environnement.

## **1.2. Dispositions en vigueur dans le domaine de la proposition**

- Directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil 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.
- Règlement 765/2008/CE relatif à l’accréditation et à la surveillance du marché, contenant des règles pour les besoins de la politique européenne relative à l’accréditation<sup>3</sup> (contrôle de la compétence des laboratoires et des organismes de certification/d’inspection délivrant des certificats dans l’UE) et pour la politique en matière de surveillance du marché et de contrôles des produits provenant de pays tiers (afin de garantir la sécurité des produits, quelle que soit leur origine).
- Décision 768/2008/CE établissant un cadre commun pour la commercialisation des produits<sup>4</sup>, contenant des dispositions de référence destinées à être utilisées dans la législation du marché intérieur de l’UE relative aux produits (par exemple, définitions, obligations des opérateurs économiques, clause de sauvegarde, etc.).

<sup>3</sup> JO L 218 du 13.8.2008, p. 30.

<sup>4</sup> JO L 218 du 13.8.2008, p. 82.

## 2. RÉSULTATS DES CONSULTATIONS DES PARTIES INTÉRESSÉES ET DES ANALYSES D'IMPACT

La Commission européenne a lancé une consultation publique en 2010<sup>5</sup>, afin de recueillir l'avis des parties intéressées sur le projet de réviser la directive-cadre. L'objectif de cette consultation publique était de vérifier si les domaines identifiés par les services de la Commission comme susceptibles d'améliorer la mise en œuvre de la législation relative à la réception UE par type pour les véhicules à moteur fourniraient le champ d'application et les objectifs adéquats pour la révision envisagée de la directive-cadre 2007/46/CE.

Quarante réponses pertinentes ont été reçues et, globalement, elles étaient fortement en faveur des objectifs de l'initiative. Alors que 74 % des répondants convenaient que le cadre actuel de la réception par type était déjà de qualité relativement élevée, 57,6 % d'entre eux considéraient qu'il était néanmoins possible de faire plus pour mettre l'accent et attirer l'attention sur l'application juridique des principes de la surveillance du marché, 47 % des répondants affirmant que les dispositions existantes en matière de surveillance du marché étaient inefficaces, tandis que 2,9 % seulement les jugeaient efficaces. Ce résultat a clairement démontré que les parties prenantes partageaient l'avis qu'il était possible et souhaitable d'en faire plus pour compléter les contrôles ex ante offerts par le cadre de la réception par type par des dispositions relatives à surveillance du marché ex post.

Les services de la Commission ont également commandé un certain nombre d'études externes pour accompagner et alimenter le processus d'analyse d'impact. Une étude d'évaluation ex post<sup>6</sup> sur la directive-cadre a été menée au cours du premier semestre 2011, suivie d'une étude d'analyse d'impact<sup>7</sup> au deuxième semestre 2011. Cette dernière a évalué l'impact des options possibles élaborées pour chacun des besoins identifiés par les services de la Commission et confirmés comme pertinents par la consultation publique. Sur la base des résultats de la consultation publique et de l'étude d'analyse d'impact, une combinaison privilégiée d'options pour répondre à ces besoins a été identifiée.

D'autres travaux sur la préparation de l'analyse d'impact et la révision de la directive-cadre ont été entrepris en 2012/2013 dans le cadre d'un projet pilote visant à établir un bilan de qualité. Un contrat d'étude, finalisé en mars 2013, a été passé à cette fin. Les priorités pour la révision envisagée de la directive 2007/46/CE ont été mises en évidence dans un document de travail des services de la Commission publié en novembre 2013 et rendant compte des résultats du projet pilote visant à établir un bilan de qualité<sup>8</sup> (voir point 1.1 ci-dessus).

Une participation à haut niveau des parties concernées a eu lieu dans le contexte du groupe de haut niveau CARS 21 et a abouti à un certain nombre de recommandations en rapport avec le cadre relatif à la réception par type qui ont été reprises par la Commission dans son plan d'action CARS 2020 adopté en novembre 2012.

---

<sup>5</sup> [http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/documents/consultations/2010-internal-market/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/documents/consultations/2010-internal-market/index_en.htm).

<sup>6</sup> [http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/files/projects/report-internal-market-legislation\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/files/projects/report-internal-market-legislation_en.pdf).

<sup>7</sup> [http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/files/projects/impact-assessment-internal-market-legislation\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/files/projects/impact-assessment-internal-market-legislation_en.pdf).

<sup>8</sup> SWD(2013) 466 final.

Enfin, et dans le prolongement des engagements pris par la Commission dans son plan d'action CARS 2020, une étude de l'incidence sur la compétitivité a été réalisée au deuxième semestre 2013 pour compléter les actions susmentionnées. Le besoin de mesures d'atténuation pour les PME a été examiné dans le contexte de cette étude, qui a démontré que, pour la combinaison d'options retenue, il n'y aurait pas d'incidences significatives pour les PME du secteur dont l'étendue nécessiterait des mesures d'atténuation.

En outre, des échanges spécifiques avec les autorités des États membres ont eu lieu durant l'ensemble du processus d'analyse d'impact lors de réunions du comité technique pour les véhicules à moteur (TCMV) et du groupe d'experts des autorités compétentes en matière de réception (TAAEG). Des échanges de vues avec l'industrie et les associations d'utilisateurs concernant l'initiative ont eu lieu dans le cadre du groupe de travail sur les véhicules à moteur (MVWG). Tous les acteurs concernés ont également été consultés par les contractants des études externes en vue de la collecte de données et d'avis.

À la suite de l'éclatement du scandale des émissions de VW, le Parlement européen a adopté, le 5 octobre 2015, une résolution sur les mesures des émissions dans le secteur automobile, invitant la Commission à renforcer sensiblement le régime actuel de réception UE par type, en instaurant notamment une supervision accrue de l'UE, en particulier pour ce qui concerne la surveillance du marché, la coordination et le régime de suivi pour les véhicules vendus dans l'Union.

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

#### **3.1. Base juridique**

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

#### **3.2. Principe de subsidiarité**

La législation-cadre relative à la réception par type des véhicules à moteur contribue à la réalisation du marché intérieur pour les marchandises. La présente proposition envisage de rendre plus efficaces la mise en œuvre et l'application de cette législation dans le cadre de l'objectif d'ensemble de renforcer la stratégie relative au marché intérieur.

Bien que les États membres soient responsables de la mise en œuvre de la législation sur leur territoire, la mise en place d'une approche harmonisée et coordonnée basée sur des critères communs appliqués de façon uniforme par les États membres est essentielle pour maintenir des conditions d'équité dans l'ensemble de l'UE à travers une interprétation, une mise en œuvre et une application harmonisées des prescriptions en matière de réception par type, soutenues par des dispositions harmonisées sur la surveillance du marché pour fournir aux États membres des moyens adéquats d'assurer des contrôles après la mise sur le marché et de prendre des mesures correctives efficaces et communes contre la présence sur le marché de produits non conformes et peu sûrs.

Les différences dans l'organisation nationale de la réception par type et de la surveillance du marché entre les États membres peuvent donner lieu à une application non harmonisée dans la perspective du marché intérieur de l'Union, qui n'a plus de frontières intérieures et au sein duquel les contrôles aux frontières nationales ont pratiquement disparu. Pour éviter que des produits non conformes

soient mis sur le marché sur leur territoire, les États membres sont également tributaires, dans une large mesure, de la rigueur de leurs voisins en matière d'application de la réglementation. Par conséquent, les faiblesses dans l'application par un État membre peuvent sérieusement miner les efforts accomplis par les autres États membres pour empêcher les produits non conformes de pénétrer sur leurs marchés. Cette interdépendance est renforcée par le fait que la compétence des autorités pour faire appliquer la réglementation est limitée au territoire national. Lorsque des mesures correctives sont nécessaires au-delà des frontières, ces autorités doivent s'en remettre à leurs homologues des autres États membres.

Cette situation résulte du fait que le cadre relatif à la réception par type est basé sur le principe que tous les nouveaux véhicules produits en conformité avec un type de véhicule réceptionné par un État membre jouissent du droit d'être commercialisés et immatriculés librement dans les autres États membres. Ce droit s'applique à l'ensemble de ces véhicules, quel que soit leur lieu de production. Cela signifie également que des véhicules produits en dehors de l'UE peuvent être librement importés dans l'UE dans la mesure où leur constructeur a certifié qu'ils ont été produits en conformité avec un type de véhicule réceptionné dans un des États membres de l'UE. Compte tenu du caractère mondial du secteur automobile, dans lequel les importations de produits automobiles en provenance de l'extérieur de l'UE sont considérables, cette importante dimension transfrontalière exige une action coordonnée au niveau de l'UE pour assurer des conditions équitables.

Si des mesures étaient prises individuellement par les États membres au niveau national pour régler les problèmes relatifs au marché, cela pourrait entraîner le risque de créer des obstacles à la libre circulation des véhicules à moteur garantie par la législation-cadre. Il est, par conséquent, justifié d'agir au niveau de l'UE.

### **3.3. Principe de proportionnalité**

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

Les mesures proposées pour renforcer et harmoniser davantage la mise en œuvre des procédures relatives à la réception par type sont basées sur les principes admis énoncés dans le cadre commun pour la commercialisation des produits et sur les dispositions de référence pour la législation d'harmonisation de l'Union concernant les produits énoncés dans l'annexe I de la décision n° 768/2008/CE. Si nécessaire et dans des cas justifiés, ces dispositions ont été adaptées aux spécificités du secteur automobile, en particulier afin de reconnaître l'existence d'un cadre relatif à la réception par type déjà bien établi et d'assurer la pleine cohérence avec ce cadre. Cela a été le cas, en particulier, pour les dispositions relatives à l'échange d'informations et à la coopération entre les autorités chargées de la surveillance du marché, d'une part, et les autorités compétentes en matière de réception par type et leurs services techniques désignés, d'autre part.

### **3.4. Choix des instruments**

Le recours à un règlement est jugé approprié car il donne l'assurance requise d'une application et d'une exécution directes et harmonisées sans nécessiter de transposition dans la législation des États membres.

La proposition continue de s'appuyer sur «l'approche à plusieurs niveaux» déjà introduite dans le cadre relatif à la réception UE par type pour les véhicules à moteur. Cette approche prévoit une législation à trois niveaux:

- les dispositions fondamentales et le champ d'application sont définis par le Parlement européen et le Conseil dans un règlement fondé sur l'article 114 du TFUE, conformément à la procédure législative ordinaire;
- les spécifications techniques détaillées associées aux dispositions fondamentales sont définies dans des actes délégués adoptés par la Commission conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne;
- les actes d'exécution arrêtant les dispositions administratives, telles que le modèle pour la fiche de renseignements et les fiches de réception par type, le certificat de conformité, etc., seront adoptés par la Commission conformément à l'article 291 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

#### **4. INCIDENCE BUDGÉTAIRE**

Les incidences budgétaires de la proposition sont les suivantes:

- coûts des membres du personnel de la Commission chargés d'organiser et de participer à des «évaluations conjointes» des services techniques;
- coûts pour les évaluateurs nationaux participant aux «évaluations conjointes» des services techniques, pris en charge conformément aux règles de la Commission relatives au remboursement des dépenses des experts;
- coûts des membres du personnel de la Commission chargés de fournir un appui scientifique, technique et logistique au système d'examen par les pairs (audits conjoints des services techniques) et à la coordination des activités des États membres concernant la surveillance du marché dans le domaine des produits automobiles;
- coûts des membres du personnel de la Commission chargés de gérer et de développer le cadre réglementaire de l'UE pour la réception par type et la surveillance du marché des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules (fonctionnement du présent règlement et préparation d'actes délégués/d'exécution), ainsi que de soutenir et de surveiller les États membres en vue de sa mise en œuvre efficace et efficiente;
- coûts liés à l'organisation des réunions du forum sur la mise en œuvre, visé à l'article 10, y compris le remboursement des frais de déplacement des États membres;
- coûts de mise en place et de gestion du mécanisme de supervision en ce qui concerne les évaluations de la conformité effectuées par les services techniques;
- coûts de réalisation des essais de conformité des véhicules à moteur par la Commission;
- coûts de participation aux activités internationales de coopération en matière de réglementation, notamment au sein de la CEE-ONU.

Le détail des coûts est présenté dans la fiche financière législative.

Compte tenu des contraintes du cadre financier pluriannuel 2014-2020, la mise en œuvre de la proposition législative devra s'appuyer sur les ressources existantes et être conçue de telle sorte que des ressources financières supplémentaires au titre du budget de l'UE ne soient pas nécessaires. Les actions prévues dans ce projet de proposition de règlement n'auront pas d'incidence sur le budget de l'UE au-delà des crédits déjà prévus dans la programmation financière officielle de la Commission car les éventuels besoins de ressources financières devraient être couverts par des recettes affectées et par redéploiement interne.

Pour la période postérieure au 31 décembre 2020, le montant dépendra du cadre financier pluriannuel en vigueur pour la période commençant en 2021, conformément à l'article 312 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

## **5. ÉLÉMENTS OPTIONNELS**

### **5.1. Espace économique européen**

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

### **5.2. Retrait de dispositions législatives en vigueur**

L'adoption de la proposition entraînera l'abrogation d'actes législatifs existants.



Proposition de

## **RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**

**relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules**

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

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,  
vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 114,  
vu la proposition de la Commission européenne,  
après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,  
vu l'avis du Comité économique et social européen<sup>9</sup>,  
statuant conformément à la procédure législative ordinaire,  
considérant ce qui suit:

- (1) Le marché intérieur comprend un espace sans frontières intérieures dans lequel la libre circulation des biens, des personnes, des services et des capitaux doit être assurée. Les règles du marché intérieur devraient être transparentes, simples et cohérentes, et assurer ainsi la sécurité et la clarté juridiques dans l'intérêt des entreprises et des consommateurs.
- (2) À cette fin, un cadre détaillé pour la réception UE par type des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, a été établi par la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil<sup>10</sup>.
- (3) Une évaluation du cadre juridique de l'Union pour la réception par type des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, effectuée en 2013<sup>11</sup>, a montré que le cadre établi par la directive 2007/46/CE était approprié pour atteindre les objectifs principaux d'harmonisation, de fonctionnement efficace du marché intérieur et de concurrence loyale, et qu'il devait, par conséquent, continuer de s'appliquer.
- (4) La conclusion de cette évaluation mentionnait néanmoins la nécessité d'introduire des dispositions en matière de surveillance du marché pour compléter les prescriptions relatives à la réception par type, de clarifier les procédures de rappel et de sauvegarde, ainsi que les conditions d'octroi d'extensions des réceptions pour les types de véhicule

---

<sup>9</sup> JO C du , p. .

<sup>10</sup> 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 (directive-cadre) (JO L 263 du 9.10.2007, p. 1).

<sup>11</sup> Document de travail des services de la Commission «Bilan de qualité de la législation européenne relative à la réception des véhicules à moteur» (SWD(2013) 466 final).

existants, d'améliorer la mise en œuvre du cadre de la réception par type en harmonisant et en renforçant les procédures relatives à la réception par type et à la conformité de la production appliquées par les autorités et les services techniques des États membres, de clarifier les rôles et les responsabilités des opérateurs économiques dans la chaîne d'approvisionnement ainsi que des autorités et des parties concernées par la mise en œuvre du cadre et d'améliorer l'adéquation des régimes de réception par type alternatifs (réceptions nationales de petites séries et réceptions nationales individuelles de véhicules) et du processus de réception par type multi-étapes, afin d'offrir une flexibilité appropriée pour les marchés de niche et les PME tout en maintenant des conditions d'équité.

- (5) En outre, les récents problèmes rencontrés lors de la mise en œuvre du cadre de la réception par type ont révélé certaines faiblesses et démontrent la nécessité d'une révision fondamentale afin d'assurer un cadre réglementaire solide, transparent, prévisible et durable qui procure un niveau élevé de sécurité et de protection de la santé et de l'environnement.
- (6) Le présent règlement énonce les règles et principes harmonisés pour la réception par type des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, et pour la réception individuelle de véhicules, en vue d'assurer le bon fonctionnement du marché intérieur au profit des entreprises et des consommateurs et d'offrir un haut niveau de sécurité et de protection de la santé et de l'environnement.
- (7) Le présent règlement définit les prescriptions techniques et administratives fondamentales relatives à la réception par type des véhicules à moteur des catégories M et N et de leurs remorques (catégorie O), ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, en vue d'assurer un niveau adéquat de sécurité et de performance environnementale. Ces catégories couvrent respectivement les véhicules à moteur pour le transport de passagers, les véhicules à moteur pour le transport de marchandises, ainsi que leurs remorques.
- (8) Le présent règlement devrait renforcer le cadre actuel de la réception par type, notamment en introduisant des dispositions en matière de surveillance du marché. La surveillance du marché dans le secteur automobile devrait être introduite en spécifiant les obligations des opérateurs économiques dans la chaîne d'approvisionnement, les responsabilités des autorités chargées de faire appliquer la réglementation dans les États membres et les mesures à prendre lorsque des produits automobiles qui présentent des risques graves pour la sécurité ou l'environnement ou qui ne satisfont pas aux prescriptions relatives à la réception par type se retrouvent sur le marché.
- (9) Une application rigoureuse des prescriptions relatives à la réception par type devrait être assurée en renforçant les dispositions sur la conformité de la production, notamment en prévoyant des audits périodiques obligatoires des méthodes de contrôle de la conformité et de la conformité continue des produits concernés, ainsi que les prescriptions relatives à la compétence, aux obligations et à la performance des services techniques qui réalisent les essais pour la réception par type d'un véhicule entier sous la responsabilité des autorités compétentes en matière de réception par type. Le bon fonctionnement des services techniques est indispensable pour garantir un niveau élevé de sécurité et de protection de l'environnement ainsi que la confiance des citoyens dans le système. Les critères pour la désignation des services techniques prévus par la directive 2007/46/CE devraient être exposés de façon plus détaillée pour garantir leur application cohérente. Les méthodes d'évaluation des services techniques appliquées

dans les États membres tendent à diverger progressivement en raison de la plus grande complexité du travail de ces services. Par conséquent, il est nécessaire de prévoir des obligations procédurales de nature à garantir un échange d'informations et un suivi des pratiques des États membres en ce qui concerne l'évaluation, la désignation, la notification et la surveillance de leurs services techniques. Ces obligations procédurales devraient éliminer les éventuelles divergences existantes dans les méthodes utilisées et dans l'interprétation des critères pour la désignation des services techniques.

- (10) Le besoin de contrôle et de surveillance des services techniques par les autorités chargées de leur désignation s'est accru car le progrès technique a augmenté le risque que les services techniques ne possèdent pas les compétences nécessaires pour procéder à l'essai de technologies ou dispositifs nouveaux qu'ils sont chargés d'évaluer dans le cadre de leur désignation. Étant donné que le progrès technique raccourcit les cycles de vie des produits et que les intervalles des évaluations de surveillance sur site et des contrôles varient selon les autorités de désignation, il convient d'établir des prescriptions minimales en ce qui concerne la périodicité de la surveillance et du contrôle des services techniques.
- (11) La désignation et le contrôle des services techniques par les États membres, selon des critères précis et stricts, devraient dès lors être soumis à des contrôles de surveillance au niveau de l'Union, y compris des audits indépendants, en tant que condition pour le renouvellement de leur notification au bout de cinq ans. La position des services techniques vis-à-vis des constructeurs devrait être renforcée, y compris leur droit et leur devoir d'effectuer des inspections inopinées des sites de production et de réaliser des essais physiques ou en laboratoire sur les produits couverts par le présent règlement, afin de garantir le respect continu de la conformité par les constructeurs après que ceux-ci ont obtenu une réception par type pour leurs produits.
- (12) Afin de renforcer la transparence et la confiance mutuelle et de continuer à rapprocher et à développer les critères pour l'évaluation, la désignation et la notification des services techniques, ainsi que les procédures d'extension et de renouvellement, il est souhaitable que les États membres coopèrent les uns avec les autres et avec la Commission. Il importe que les États membres se consultent et consultent la Commission sur les questions présentant un intérêt général pour l'application du présent règlement et qu'ils s'informent et informent la Commission sur leur liste de contrôle type utilisée lors des évaluations.
- (13) Lorsque la désignation d'un service technique se fonde sur une accréditation<sup>12</sup> au sens du règlement (CE) n° 765/2008 du Parlement européen et du Conseil, il est souhaitable que les organismes d'accréditation et les autorités de désignation échangent des informations pertinentes pour l'évaluation des compétences des services techniques.
- (14) Les États membres devraient percevoir des redevances aux fins de la désignation et du contrôle des services techniques de manière à garantir la viabilité du contrôle de ces services techniques par les États membres et créer des conditions de concurrence équitables pour les services techniques. Pour des raisons de transparence, il est souhaitable que les États membres informent la Commission et les autres États membres du montant et du barème des redevances avant leur adoption.

---

<sup>12</sup> 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 et abrogeant le règlement (CEE) n° 339/93 du Conseil (JO L 218 du 13.8.2008, p. 30.)

- (15) Lorsque, malgré les mesures prises pour garantir une application et un suivi cohérents des prescriptions par les États membres, les compétences d'un service technique sont mises en doute, la Commission devrait avoir la possibilité de mener une enquête sur des cas individuels.
- (16) Afin de garantir que les essais et les rapports établis par les services techniques ne sont pas influencés par des circonstances non légitimes, l'organisation et le fonctionnement des services techniques devraient assurer leur totale impartialité. Pour être en mesure de s'acquitter de leurs tâches de manière cohérente et systématique, les services techniques devraient posséder un système de gestion satisfaisant, réglant notamment la question du secret professionnel. Afin de permettre aux services techniques d'accomplir leur travail correctement, il importe que le niveau de connaissances et de compétences et l'indépendance de leur personnel soient garantis en tout temps.
- (17) L'indépendance des services techniques vis-à-vis des constructeurs devrait être assurée, notamment en évitant les paiements directs ou indirects par les constructeurs pour les inspections et essais de réception par type effectués. Dès lors, les États membres devraient établir un barème de redevances de réception par type qui devrait couvrir les coûts pour l'ensemble des essais et inspections de réception par type effectués par les services techniques désignés par l'autorité compétente en matière de réception par type, ainsi que les frais administratifs pour la délivrance de la réception par type et les coûts pour la réalisation ex post des essais et inspections de vérification de la conformité.
- (18) Un solide mécanisme de mise en conformité est nécessaire pour garantir que les prescriptions du présent règlement soient respectées. Il convient que les autorités compétentes en matière de réception conservent la responsabilité clé d'assurer le respect des prescriptions de la législation du secteur automobile relatives à la réception par type et à la conformité de la production, car il s'agit d'une obligation étroitement liée à la délivrance de la réception par type qui requiert une connaissance approfondie de son contenu. Il est donc important que les performances des autorités compétentes en matière de réception soient régulièrement vérifiées au moyen d'examens par les pairs, afin de garantir qu'un niveau uniforme de qualité et de rigueur soit appliqué par toutes les autorités compétentes en matière de réception pour veiller au respect des prescriptions en matière de réception par type. De plus, il est important de prévoir la vérification de la régularité de la réception par type elle-même.
- (19) Une coordination plus étroite entre les États membres grâce à l'échange d'informations et à des évaluations coordonnées sous la direction d'une autorité coordinatrice est fondamentale pour garantir le même niveau de sécurité et de protection de la santé et de l'environnement au sein du marché intérieur. Elle devrait aussi conduire à une utilisation plus efficace de ressources nationales limitées. À cette fin, il serait souhaitable de mettre en place un forum permettant aux États membres et à la Commission d'échanger des informations et de coordonner leurs activités en matière de respect de la législation relative à la réception par type. Il serait utile que la coopération des États membres dans ce domaine, actuellement informelle, puisse s'exercer dans un cadre plus formel.
- (20) Les règles relatives à la surveillance du marché de l'Union et au contrôle des produits entrant sur le marché de l'Union prévues par le règlement (CE) n° 765/2008 s'appliquent aux véhicules à moteur, à leurs remorques et aux systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, sans empêcher les États membres de choisir les autorités compétentes pour l'accomplissement de ces tâches. La surveillance du marché peut être une compétence partagée entre différentes autorités

nationales pour tenir compte des systèmes nationaux de surveillance du marché des États membres institués en vertu du règlement (CE) n° 765/2008. Une coordination et un suivi efficaces au niveau de l'Union et au niveau national devraient garantir que les autorités compétentes en matière de réception et les autorités chargées de la surveillance du marché appliquent le nouveau cadre relatif à la réception par type et à la surveillance du marché.

- (21) Il est nécessaire d'inclure des règles en matière de surveillance du marché dans le présent règlement afin de renforcer les droits et obligations des autorités nationales compétentes, de garantir la coordination effective de leurs activités de surveillance du marché et de clarifier les procédures applicables.
- (22) Afin d'accroître la transparence dans le processus de réception et de faciliter l'échange d'informations et la vérification indépendante par les autorités chargées de la surveillance du marché, les autorités compétentes en matière de réception et la Commission, la documentation relative à la réception par type devrait être disponible sous forme électronique et accessible au public, sous réserve d'exemptions visant à protéger les intérêts commerciaux et les données personnelles.
- (23) Les obligations des autorités nationales concernant la surveillance du marché prévues dans le présent règlement sont plus spécifiques que celles énoncées à l'article 19 du règlement (CE) n° 765/2008 pour tenir compte des spécificités du cadre relatif à la réception par type et de la nécessité de compléter ce cadre par un mécanisme efficace de surveillance du marché garantissant une solide vérification de la conformité ex post des produits couverts par le présent règlement.
- (24) Ces obligations plus spécifiques pour les autorités nationales prévues dans le présent règlement devraient inclure des essais et inspections de vérification ex post de la conformité d'un nombre suffisant de véhicules mis sur le marché. La sélection des véhicules devant faire l'objet de cette vérification de conformité ex post devrait s'appuyer sur une évaluation appropriée des risques tenant compte de la gravité de la non-conformité éventuelle et de la probabilité de sa réalisation.
- (25) En outre, la Commission devrait organiser et effectuer ou faire effectuer des essais et inspections de vérification de la conformité ex post, indépendamment de ceux menés par les États membres dans le cadre de leurs obligations nationales de surveillance du marché. Lorsqu'un cas de non-conformité est établi par ces essais et inspections, ou lorsqu'il est découvert qu'une réception par type a été délivrée sur la base de données incorrectes, la Commission devrait être habilitée à engager des actions correctives à l'échelle de l'Union pour rétablir la conformité des véhicules concernés et à enquêter sur les raisons de l'irrégularité de la réception par type. Un financement approprié devrait être prévu dans le budget général de l'Union afin de permettre l'exécution de ces essais et inspections de vérification de la conformité. Compte tenu des contraintes budgétaires du cadre financier pluriannuel 2014-2020, la mise en œuvre de la proposition législative devra s'appuyer sur les ressources existantes et être conçue de telle sorte qu'elle ne génère pas de besoins de ressources financières supplémentaires. La Commission devrait être habilitée à infliger des amendes administratives lorsque la non-conformité est établie.
- (26) Afin de garantir un niveau élevé de sécurité fonctionnelle des véhicules, de protection des occupants des véhicules et des autres usagers de la route, et de protection de l'environnement, il y a lieu de poursuivre l'harmonisation et l'adaptation au progrès technique et scientifique des prescriptions techniques et des normes environnementales

applicables aux véhicules, aux systèmes, aux composants et aux entités techniques distinctes.

- (27) Les objectifs du présent règlement ne devraient pas être affectés par le fait que certains systèmes, composants, entités techniques distinctes ou pièces et équipements peuvent être montés sur ou dans un véhicule après que celui-ci a été mis sur le marché, immatriculé ou mis en service. Des mesures appropriées devraient donc être prises pour faire en sorte que les systèmes, les composants, les entités techniques distinctes ou les pièces et équipements qui peuvent être montés sur ou dans 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.
- (28) Le système de réception UE par type doit permettre à tout État membre de confirmer que chaque type de véhicule et chaque type de système, de composant et d'entité technique distincte destiné à ce type de véhicule ont fait l'objet des essais et inspections prévus dans le présent règlement pour vérifier qu'ils sont conformes aux prescriptions relatives à la réception par type du présent règlement et que leur constructeur ou fabricant a obtenu une fiche de réception par type les concernant. Le système de réception UE par type oblige un constructeur ou fabricant à produire ses véhicules, systèmes, composants et entités techniques distinctes en conformité avec le type réceptionné. Un constructeur de véhicules doit certifier le respect de cette obligation par l'émission d'un certificat de conformité pour chaque véhicule produit. Tout véhicule accompagné d'un certificat de conformité valide devrait pouvoir être mis sur le marché et immatriculé afin d'être utilisé sur tout le territoire de l'Union.
- (29) La conformité de la production est l'une des pierres angulaires du système de réception UE par type et les dispositions prises par le constructeur pour assurer cette conformité devraient donc être approuvées par l'autorité compétente en matière de réception, ou par un service technique possédant les qualifications adéquates et désigné à cette fin, et faire l'objet de vérifications régulières au moyen d'audits périodiques indépendants. De plus, les autorités compétentes en matière de réception devraient assurer la vérification de la conformité continue des produits concernés.
- (30) Le maintien de la validité des réceptions par type requiert que le constructeur informe l'autorité qui a réceptionné son type de véhicule de tout changement apporté aux caractéristiques du type ou aux prescriptions en matière de sécurité et de performance environnementale applicables à ce type. Il est donc important que la validité des fiches de réception par type délivrées soit limitée dans le temps et que ces fiches ne puissent être renouvelées qu'après que l'autorité compétente en matière de réception a vérifié et s'est assurée que le type de véhicule reste conforme à l'ensemble des prescriptions applicables. De plus, les conditions d'extension des réceptions par type devraient être clarifiées pour faire en sorte que les procédures soient appliquées de façon uniforme et que les prescriptions relatives à la réception par type soient respectées dans toute l'Union.
- (31) L'évaluation des risques ou nuisances graves pour la sécurité, la santé publique et l'environnement qui ont été rapportés devrait être réalisée au niveau national, mais une coordination au niveau de l'Union devrait être assurée lorsque le risque ou la nuisance rapporté(e) peut exister au-delà du territoire d'un État membre, dans le but de partager les ressources et d'assurer la cohérence en ce qui concerne les mesures correctives à mettre en œuvre pour atténuer le risque ou la nuisance identifié(e).

- (32) Afin d'assurer que tous les véhicules, systèmes, composants et entités techniques distinctes mis sur le marché offrent un haut niveau de sécurité et de protection de l'environnement, le constructeur ou tout autre opérateur économique faisant partie de la chaîne d'approvisionnement devrait prendre des mesures correctives efficaces, y compris le rappel de véhicules, lorsqu'un véhicule, un système, un composant ou une entité technique distincte présente un risque grave pour les utilisateurs ou pour l'environnement, comme prévu à l'article 20 du règlement (CE) n° 765/2008. Il convient d'habiliter les autorités compétentes en matière de réception à évaluer et à vérifier si ces mesures sont suffisantes. Les autorités des autres États membres devraient avoir le droit de prendre des mesures de sauvegarde si elles considèrent que les mesures correctives prises par le constructeur ne sont pas suffisantes.
- (33) Une flexibilité appropriée devrait être offerte, au moyen de régimes de réception par type alternatifs, aux constructeurs qui produisent des véhicules en petites séries. Ces constructeurs devraient pouvoir bénéficier des avantages du marché intérieur de l'Union, à condition que leurs véhicules satisfassent aux prescriptions spécifiques de la réception UE par type pour les véhicules produits en petites séries. Dans certains cas limités, il est opportun d'autoriser une réception nationale par type 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 est, par conséquent, nécessaire de définir précisément le concept de véhicules produits en petites séries en termes de nombre de véhicules produits, de prescriptions à respecter et de conditions pour la mise sur le marché de ces véhicules. Il est également important de spécifier un régime de réception alternatif pour les véhicules individuels, notamment afin d'offrir une flexibilité suffisante dans le cas de la réception de véhicules construits en plusieurs étapes.
- (34) L'Union est partie contractante à l'accord de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (CEE-ONU) 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 et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions («accord de 1958 révisé»)<sup>13</sup>. Elle a accepté un nombre important de règlements annexés à l'accord de 1958 révisé et a donc l'obligation d'accepter les homologations délivrées conformément à ces règlements, dont les prescriptions sont considérées comme équivalentes aux prescriptions correspondantes de l'Union. Afin de simplifier son cadre relatif à la réception par type et de l'aligner sur le cadre international de la CEE-ONU, l'Union, par le règlement (CE) n° 661/2009 du Parlement européen et du Conseil<sup>14</sup>, a abrogé ses directives spécifiques relatives à la réception par type et les a remplacées par l'application obligatoire des règlements correspondants de la CEE-ONU. Afin d'alléger la charge administrative du processus de réception par type, les constructeurs de véhicules et les fabricants de systèmes, de

<sup>13</sup> Décision 97/836/CE du Conseil du 27 novembre 1997 en vue de l'adhésion de la Communauté européenne 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 ou utilisés sur un véhicule à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions («accord révisé de 1958») (JO L 346 du 17.12.1997, p. 81).

<sup>14</sup> Règlement (CE) n° 661/2009 du Parlement européen et du Conseil du 13 juillet 2009 concernant les prescriptions pour l'homologation relatives à la sécurité générale des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, composants et entités techniques distinctes qui leur sont destinés (JO L 200 du 31.7.2009, p. 1).

composants et d'entités techniques distinctes devraient être autorisés à demander la réception par type au titre du présent règlement, le cas échéant, directement en obtenant l'homologation au titre des règlements applicables de la CEE-ONU visés dans les annexes du présent règlement.

- (35) Par conséquent, les règlements de la CEE-ONU et les modifications apportées à ces derniers en faveur desquels l'Union a voté ou que l'Union applique, en application de la décision 97/836/CE du Conseil<sup>15</sup>, devraient être intégrés dans la législation relative à la réception UE par type. Il convient dès lors de déléguer à la Commission le pouvoir de modifier les annexes du présent règlement et d'adopter des actes délégués pour faire en sorte que les références aux règlements de la CEE-ONU et à leurs modifications respectives dans la liste des actes réglementaires applicables soient maintenues à jour.
- (36) L'accès libre aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules, dans un format normalisé permettant l'extraction des données techniques, ainsi qu'une concurrence efficace sur le marché des services fournissant de telles informations 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. Les prescriptions relatives à la mise à disposition des informations sur la réparation et l'entretien des véhicules étaient jusqu'à présent énoncées dans le règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil<sup>16</sup>, le règlement (CE) n° 595/2009 du Parlement européen et du Conseil<sup>17</sup>, le règlement (CE) n° 692/2008 de la Commission<sup>18</sup> et le règlement (UE) n° 582/2011 de la Commission<sup>19</sup>. Ces prescriptions devraient être consolidées dans le présent règlement et les règlements (CE) n° 715/2007, (CE) n° 595/2009, (CE) n° 692/2008 et (UE) n° 582/2011 devraient être modifiés en conséquence.
- (37) Les progrès techniques introduisant de nouvelles méthodes ou techniques pour le diagnostic et la réparation des véhicules, telles que l'accès à distance aux informations et logiciels du véhicule, ne devraient pas affaiblir les objectifs du présent règlement en ce qui concerne l'accès aux informations sur la réparation et l'entretien pour les opérateurs indépendants.
- (38) 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

---

<sup>15</sup> Décision 97/836/CE du Conseil du 27 novembre 1997 (JO L 346 du 17.12.1997, p. 78).

<sup>16</sup> Règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2007 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 (JO L 171 du 29.6.2007, p. 1).

<sup>17</sup> Règlement (CE) n° 595/2009 du Parlement européen et du Conseil du 18 juin 2009 relatif à la réception des véhicules à moteur et des moteurs au regard des émissions des véhicules utilitaires lourds (Euro VI) et à l'accès aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules, et modifiant le règlement (CE) n° 715/2007 et la directive 2007/46/CE, et abrogeant les directives 80/1269/CEE, 2005/55/CE et 2005/78/CE (JO L 188 du 18.7.2009, p. 1).

<sup>18</sup> 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 du 20 juin 2007 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 (JO L 199 du 28.7.2008, p. 1).

<sup>19</sup> Règlement (UE) n° 582/2011 de la Commission du 25 mai 2011 portant modalités d'application et modification du règlement (CE) n° 595/2009 du Parlement européen et du Conseil au regard des émissions des véhicules utilitaires lourds (Euro VI) et modifiant les annexes I et III de la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 167 du 25.6.2011, p. 1).



être exercées conformément au règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil<sup>20</sup>.

- (39) 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, pour ce qui est des prescriptions relatives à la réception par type concernant les performances en matière de sécurité et de protection de l'environnement des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces 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.
- (40) Il convient que les États membres définissent des règles en ce qui concerne les pénalités en cas de violations du présent règlement et fassent en sorte que ces règles soient appliquées. Lesdites pénalités devraient être efficaces, proportionnées et dissuasives. Chaque année, les États membres communiqueront à la Commission les pénalités qu'ils ont imposées, de façon à ce que cette dernière puisse surveiller la cohérence de la mise en œuvre de ces dispositions.
- (41) Dans un souci de clarté, de logique et de simplification, il convient que la directive 2007/46/CE soit abrogée et remplacée par le présent règlement. L'adoption d'un règlement assure que les dispositions sont directement applicables et qu'elles peuvent être actualisées en temps voulu et de manière plus efficace afin de mieux tenir compte de l'évolution des techniques et de la réglementation dans le contexte de l'accord de 1958 révisé.
- (42) Afin d'assurer l'exécution correcte de la vérification de la conformité par la Commission et des conditions d'équité pour les opérateurs économiques et les autorités nationales, la Commission devrait être habilitée à infliger des amendes administratives harmonisées lorsqu'elle constate que des opérateurs économiques ont enfreint le présent règlement, indépendamment du lieu où s'est faite initialement la réception par type du véhicule, du système, du composant ou de l'entité technique distincte.
- (43) Chaque fois que les mesures prévues dans le présent règlement impliquent le traitement de données personnelles, il convient que ce traitement soit effectué conformément à la directive 95/46/CE du Parlement européen et du Conseil<sup>21</sup> et au règlement (CE) n° 45/2001 du Parlement européen et du Conseil<sup>22</sup>, ainsi qu'aux mesures d'application nationales s'y rapportant.
- (44) Afin de permettre aux États membres et aux autorités nationales, ainsi qu'aux opérateurs économiques, de se préparer pour l'application des nouvelles règles

---

<sup>20</sup> Règlement (UE) n° 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 (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13).

<sup>21</sup> Directive 95/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 octobre 1995 relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données (JO L 281 du 23.11.1995, p. 31).

<sup>22</sup> Règlement (CE) n° 45/2001 du Parlement européen et du Conseil du 18 décembre 2000 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel par les institutions et organes communautaires et à la libre circulation de ces données (JO L 8 du 12.1.2001, p. 1).

introduites par le présent acte, il convient de fixer une date d'application postérieure à l'entrée en vigueur.

- (45) Étant donné que les objectifs du présent règlement, à savoir l'établissement de règles harmonisées relatives aux prescriptions administratives et techniques pour la réception par type des véhicules des catégories M, N et O et des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, ainsi qu'à la surveillance du marché de ces véhicules, systèmes, composants et entités techniques distinctes, ne peuvent pas être atteints de manière suffisante par les États membres, mais peuvent, 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 visé 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,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

## **CHAPITRE I**

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

#### *Article premier* *Objet*

1. Le présent règlement établit les dispositions administratives et les prescriptions techniques applicables à la réception par type et à la mise sur le marché de tous les nouveaux véhicules, systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules visés à l'article 2, paragraphe 1. Il s'applique également aux réceptions individuelles de véhicules.
2. Le présent règlement établit les prescriptions applicables à la surveillance du marché des véhicules, systèmes, composants et entités techniques distinctes qui sont soumis à réception conformément au présent règlement, ainsi que des pièces et équipements destinés à ces véhicules.

#### *Article 2* *Champ d'application*

1. Le présent règlement s'applique aux véhicules à moteur des catégories M et N et à leurs remorques de catégorie O, 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 et remorques.
2. Le présent règlement ne s'applique pas aux véhicules suivants:
  - a) les véhicules agricoles ou forestiers, tels que définis dans le règlement (UE) n° 167/2013 du Parlement européen et du Conseil<sup>23</sup>;
  - b) les véhicules à deux ou trois roues et les quadricycles, tels que définis dans le règlement (UE) n° 168/2013 du Parlement européen et du Conseil<sup>24</sup>;

---

<sup>23</sup> 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 (JO L 60 du 2.3.2013, p. 1).

- c) les véhicules qui sont utilisés sur des pistes.
- 3. Pour les véhicules et machines suivants, le constructeur peut demander la réception par type ou la réception individuelle de véhicules au titre du présent règlement, à condition que lesdits véhicules satisfassent aux prescriptions de fond du présent règlement:
  - a) les véhicules conçus et construits pour être utilisés principalement sur les chantiers de construction, dans les carrières ou dans les installations portuaires ou aéroportuaires;
  - b) les véhicules conçus et construits pour être utilisés par les forces armées, la protection civile, les services de lutte contre l'incendie et les services responsables du maintien de l'ordre public;
  - c) tout véhicule automoteur spécialement conçu et construit pour réaliser des travaux et qui, du fait de ses caractéristiques de construction, ne convient ni au transport de passagers, ni au transport de marchandises.
- 4. Pour les véhicules suivants, le constructeur peut demander la réception individuelle de véhicules au titre du présent règlement:
  - a) les véhicules destinés exclusivement aux courses automobiles sur route;
  - b) les prototypes de véhicules utilisés sur route sous la responsabilité d'un constructeur dans le cadre d'un programme d'essai spécifique, à condition qu'ils aient été spécialement conçus et construits à cette fin.

### *Article 3* *Définitions*

Aux fins du présent règlement, on entend par:

- 1) «réception par type», la procédure par laquelle une autorité compétente en matière de réception par type certifie qu'un type de véhicule, de système, de composant ou d'entité technique distincte satisfait aux dispositions administratives et aux prescriptions techniques applicables;
- 2) «surveillance du marché», les opérations effectuées et les mesures prises par les autorités chargées de la surveillance du marché pour garantir que les véhicules, les systèmes, les composants ou les entités techniques distinctes ainsi que les pièces et équipements mis à disposition sur le marché sont conformes aux prescriptions énoncées dans la législation applicable 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;
- 3) «véhicule», tout véhicule à moteur ou sa remorque, selon les définitions données aux points 10 et 11;
- 4) «système», un assemblage de dispositifs qui est destiné à remplir une ou plusieurs fonctions spécifiques dans un véhicule et qui est soumis aux prescriptions du présent règlement ou de l'un des actes réglementaires énumérés dans l'annexe IV;
- 5) «composant», un dispositif qui est destiné à faire partie d'un véhicule, qui peut être réceptionné par type indépendamment de ce véhicule et qui est soumis aux

---

<sup>24</sup> 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 (JO L 60 du 2.3.2013, p. 52).

prescriptions du présent règlement ou de l'un des actes réglementaires énumérés dans l'annexe IV;

- 6) «entité technique distincte», un dispositif qui est destiné à faire partie d'un véhicule, qui peut être réceptionné par type séparément, mais uniquement par rapport à un ou plusieurs types spécifiés de véhicule, et qui est soumis aux prescriptions du présent règlement ou de l'un des actes réglementaires énumérés dans l'annexe IV;
- 7) «pièces», les éléments qui sont utilisés pour l'assemblage, la réparation et l'entretien d'un véhicule, ainsi que les pièces de rechange;
- 8) «équipement», les éléments, autres que des pièces, qui peuvent être ajoutés ou montés sur un véhicule;
- 9) «constructeur», une personne physique ou morale qui est responsable de tous les aspects de la réception par type d'un véhicule, d'un système, d'un composant ou d'une entité technique distincte, de la réception individuelle d'un véhicule ou de la procédure d'autorisation pour les pièces et équipements, de la garantie de la conformité de la production et des aspects relatifs à la surveillance du marché concernant ce véhicule, ce système, ce composant, cette entité technique distincte, cette pièce ou cet équipement, que cette personne 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 distincte concerné(e);
- 10) «véhicule à moteur», tout véhicule à moteur, complet, complété ou incomplet, conçu et construit pour se déplacer par ses propres moyens, ayant au moins quatre roues et une vitesse maximale par construction supérieure à 25 km/h;
- 11) «remorque», tout véhicule non automoteur sur roues conçu et construit pour être tracté par un véhicule à moteur;
- 12) «autorité compétente en matière de réception», la ou les autorités d'un État membre, notifiées à la Commission par cet État membre, compétentes pour tous les aspects de la réception par type d'un véhicule, d'un système, d'un composant ou d'une entité technique distincte ou de la réception individuelle d'un véhicule, pour la procédure d'autorisation des pièces et équipements, pour la délivrance et, le cas échéant, le retrait ou le refus de fiches de réception, servant de point de contact pour les autorités compétentes en matière de réception des autres États membres, désignant les services techniques et assurant que les obligations du constructeur concernant la conformité de la production sont respectées;
- 13) «autorité chargée de la surveillance du marché», la ou les autorités nationales qui sont responsables d'assurer la surveillance du marché sur le territoire de l'État membre;
- 14) «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, les systèmes, les composants, les entités techniques distinctes et les pièces ou équipements;
- 15) «mise sur le marché», la première mise à disposition d'un véhicule, d'un système, d'un composant, d'une entité technique distincte, d'une pièce ou d'un équipement dans l'Union;
- 16) «immatriculation», l'autorisation administrative permanente ou temporaire pour la mise en circulation routière d'un véhicule, y compris l'identification du véhicule et la délivrance d'un numéro de série;

- 17) «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 distincte, d'une pièce ou d'un équipement;
- 18) «opérateur économique», le constructeur, le mandataire du constructeur, l'importateur ou le distributeur;
- 19) «réception par type d'un véhicule entier», 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 prescriptions techniques applicables;
- 20) «réception par type multi-étapes», 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 prescriptions techniques applicables;
- 21) «véhicule incomplet», tout véhicule dont l'achèvement requiert encore au moins une étape pour que ledit véhicule satisfasse aux prescriptions techniques applicables du présent règlement et des actes réglementaires énumérés dans l'annexe IV;
- 22) «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 distincte satisfait aux dispositions administratives et aux prescriptions techniques applicables du présent règlement et des actes réglementaires énumérés dans l'annexe IV;
- 23) «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 distincte est réceptionné par type;
- 24) «mandataire du constructeur», toute personne physique ou morale établie dans l'Union qui est 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;
- 25) «importateur», toute personne physique ou morale établie dans l'Union qui met sur le marché un véhicule, un système, un composant, une entité technique distincte, une pièce ou un équipement qui a été fabriqué(e) dans un pays tiers;
- 26) «réception nationale 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 distincte satisfait aux dispositions administratives et aux prescriptions techniques énoncées dans la législation nationale d'un État membre, la validité de cette réception étant limitée au territoire de cet État membre;
- 27) «certificat de conformité», le document défini dans l'annexe IX, délivré par le constructeur afin de certifier qu'un véhicule produit est conforme au type de véhicule réceptionné;
- 28) «distributeur», un concessionnaire ou 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 distincte, une pièce ou un équipement;
- 29) «mise à disposition sur le marché», toute fourniture d'un véhicule, d'un système, d'un composant, d'une entité technique distincte, 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;

- 30) «réception par type par étapes», la procédure consistant à collecter, étape par étape, l'ensemble des fiches de réception UE par type pour les systèmes, les composants et les entités techniques distinctes faisant partie d'un véhicule, ce qui, à l'étape finale, donne lieu à la réception par type d'un véhicule entier;
- 31) «réception par type en une seule étape», la procédure par laquelle une autorité compétente en matière de réception certifie, en une seule opération, qu'un type de véhicule, de système, de composant ou d'entité technique distincte satisfait, dans son ensemble, aux dispositions administratives et aux prescriptions techniques applicables;
- 32) «réception par type mixte», une réception par type par étapes dans le cadre de laquelle une ou plusieurs réceptions par type d'un système sont obtenues lors de la dernière étape de la réception du véhicule entier, sans qu'il soit nécessaire de délivrer les fiches de réception UE par type pour ces systèmes.
- 33) «véhicule complété», un véhicule issu de la réception par type multi-étapes qui satisfait aux prescriptions techniques applicables du présent règlement et des actes réglementaires énumérés dans l'annexe IV;
- 34) «véhicule complet», un véhicule qui ne doit pas être complété pour satisfaire aux prescriptions techniques applicables du présent règlement et des actes réglementaires énumérés dans l'annexe IV;
- 35) «type de véhicule», une catégorie particulière de véhicules partageant au moins les critères essentiels spécifiés dans la partie B de l'annexe II, qui peut comprendre des variantes et des versions, comme indiqué dans ladite partie;
- 36) «service technique», une organisation ou un organisme désigné(e) par l'autorité compétente en matière de réception comme laboratoire d'essai pour procéder à des essais, ou comme organisme d'évaluation de la conformité pour effectuer l'évaluation initiale et d'autres essais ou inspections;
- 37) «véhicule de base», tout véhicule qui est utilisé lors de l'étape initiale d'une procédure de réception par type multi-étapes;
- 38) «réception par type d'un système», la procédure par laquelle une autorité compétente en matière de réception certifie qu'un type de système satisfait aux dispositions administratives et aux prescriptions techniques applicables;
- 39) «réception par type d'une entité technique distincte», la procédure par laquelle une autorité compétente en matière de réception certifie qu'un type d'entité technique distincte satisfait aux dispositions administratives et aux prescriptions techniques applicables pour un ou plusieurs types particuliers de véhicule;
- 40) «réception par type d'un composant», la procédure par laquelle une autorité compétente en matière de réception certifie qu'un type de composant satisfait, indépendamment d'un véhicule, aux dispositions administratives et aux prescriptions techniques applicables;
- 41) «méthode d'essai virtuel», des simulations informatiques, y compris des calculs, visant à démontrer qu'un véhicule, un système, un composant ou une entité technique distincte satisfait aux prescriptions techniques d'un acte réglementaire énuméré dans

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

- 42) «réception individuelle d'un véhicule», la procédure par laquelle une autorité compétente en matière de réception certifie qu'un véhicule particulier, unique ou non, satisfait aux dispositions administratives et aux prescriptions techniques applicables pour la réception UE individuelle d'un véhicule et la réception nationale individuelle d'un véhicule;
- 43) «véhicule de fin de série», un véhicule qui fait partie d'un stock et qui, en raison de l'entrée en vigueur de nouvelles prescriptions techniques par rapport auxquelles il n'a pas fait l'objet d'une réception par type, ne peut pas ou plus être mis sur le marché, immatriculé ou mis en service;
- 44) «autres prescriptions», des dispositions administratives et des prescriptions 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 réglementaires énumérés dans l'annexe IV;
- 45) «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 les éléments qui sont nécessaires à l'utilisation d'un véhicule, à l'exception du carburant;
- 46) «informations sur la réparation et l'entretien des véhicules», toutes les informations requises pour diagnostiquer, entretenir, inspecter, contrôler périodiquement, réparer, reprogrammer ou réinitialiser un véhicule, ainsi que pour monter sur un véhicule des pièces et équipements, et qui sont fournies par le constructeur à ses concessionnaires et réparateurs agréés, y compris tous les changements et compléments ultérieurs apportés à ces informations;
- 47) «opérateur indépendant», une personne physique ou morale, autre qu'un concessionnaire ou réparateur agréé, qui est directement ou indirectement engagée dans la réparation et l'entretien de véhicules, y compris les réparateurs, les fabricants ou les distributeurs d'équipements, d'outils ou de pièces détachées de réparation, les éditeurs d'informations techniques, les clubs automobiles, les opérateurs de services de dépannage, les opérateurs proposant des services d'inspection et d'essai et les opérateurs proposant une formation pour les installateurs, les fabricants et les réparateurs des équipements des véhicules à carburant alternatif; sont également compris les réparateurs, concessionnaires ou distributeurs agréés au sein du système de distribution d'un constructeur de véhicules donné, dans la mesure où ils fournissent des services de réparation et d'entretien pour des véhicules de constructeurs dont ils ne font pas partie du système de distribution;
- 48) «réparateur agréé», une personne physique ou morale qui fournit des services de réparation et d'entretien de véhicules et opère au sein du système de distribution du constructeur;
- 49) «réparateur indépendant», une personne physique ou morale qui fournit des services de réparation et d'entretien de véhicules et opère hors du système de distribution du constructeur;
- 50) «informations du système de diagnostic embarqué (OBD) des véhicules», les informations relatives à un système présent à bord d'un véhicule ou qui est relié à un moteur et qui est capable de détecter un défaut de fonctionnement et, le cas échéant, d'indiquer son occurrence au moyen d'un système d'alerte, d'identifier la localisation

probable de la défaillance au moyen d'informations stockées dans une mémoire informatique et de communiquer ces informations à l'extérieur du véhicule;

- 51) «véhicule produit en petites séries», un type de véhicule dont le nombre d'unités disponibles sur le marché, immatriculées ou mises en service n'excède pas les limites quantitatives annuelles indiquées dans l'annexe XII;
- 52) «véhicule à usage spécial», un véhicule de la catégorie M, N ou O ayant des caractéristiques techniques spécifiques lui permettant de remplir une fonction qui requiert des adaptations et/ou des équipements spéciaux;
- 53) «semi-remorque», un véhicule tracté sur lequel le ou les essieux sont positionnés derrière le centre de gravité du véhicule (lorsque celui-ci est chargé de façon uniforme) et qui est équipé d'un dispositif d'accouplement permettant que les forces horizontales et verticales soient transmises au véhicule tracteur;
- 54) «organisme d'accréditation national», l'unique organisme dans un État membre chargé de l'accréditation, qui tire son autorité de cet État, conformément à l'article 2, point 11), du règlement (CE) n° 765/2008;
- 55) «évaluation sur site», une vérification effectuée par l'autorité compétente en matière de réception par type dans les locaux du service technique ou de l'un de ses sous-traitants ou de l'une de ses filiales;
- 56) «évaluation de surveillance sur site», une évaluation périodique de routine effectuée sur site, qui n'est ni l'évaluation sur site effectuée en vue de la désignation initiale ni celle qui est effectuée en vue du renouvellement de la désignation.

#### *Article 4*

##### *Catégories de véhicules*

- 1. Aux fins du présent règlement, on distingue les catégories suivantes de véhicules;
  - a) la catégorie M comprend les véhicules à moteur conçus et construits essentiellement pour le transport de personnes et de leurs bagages; elle est ventilée comme suit:
    - i) catégorie M<sub>1</sub>: véhicules à moteur ne comprenant pas plus de huit places assises en plus de celle du conducteur et n'ayant pas d'espace pour des passagers debout. Le nombre de places assises peut se limiter à celle du conducteur;
    - ii) catégorie M<sub>2</sub>: véhicules à moteur comprenant plus de huit places assises en plus de celle du conducteur et ayant une masse maximale qui n'excède pas 5 tonnes. Ces véhicules à moteur peuvent avoir un espace pour des passagers debout;
    - iii) catégorie M<sub>3</sub>: véhicules à moteur comprenant plus de huit places assises en plus de celle du conducteur et ayant une masse maximale supérieure à 5 tonnes. Ces véhicules à moteur peuvent avoir un espace pour des passagers debout;
  - b) la catégorie N comprend les véhicules à moteur conçus et construits essentiellement pour le transport de marchandises; elle est ventilée comme suit:
    - i) catégorie N<sub>1</sub>: véhicules à moteur ayant une masse maximale qui n'excède pas 3,5 tonnes;



- ii) catégorie N<sub>2</sub>: véhicules à moteur ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes sans excéder 12 tonnes;
    - iii) catégorie N<sub>3</sub>: véhicules à moteur ayant une masse maximale supérieure à 12 tonnes;
  - c) la catégorie O comprend les remorques conçues et construites pour le transport de marchandises ou de personnes, ainsi que pour l'hébergement de personnes; elle est ventilée comme suit:
    - i) catégorie O<sub>1</sub>: remorques ayant une masse maximale qui n'excède pas 0,75 tonne;
    - ii) catégorie O<sub>2</sub>: remorques ayant une masse maximale supérieure à 0,75 tonne sans excéder 3,5 tonnes;
    - iii) catégorie O<sub>3</sub>: remorques ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes sans excéder 10 tonnes;
    - iv) catégorie O<sub>4</sub>: remorques ayant une masse maximale supérieure à 10 tonnes.
2. Les critères de classification des véhicules, types de véhicule, variantes et versions sont spécifiés dans l'annexe II.

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 88 pour modifier l'annexe II concernant la classification des sous-catégories de véhicules, des types de véhicule et des types de carrosserie, afin de l'adapter au progrès technique.

## CHAPITRE II OBLIGATIONS GÉNÉRALES

### *Article 5*

#### *Prescriptions de fond générales*

1. Les véhicules, systèmes, composants et entités techniques distinctes satisfont aux prescriptions des actes réglementaires énumérés dans l'annexe IV.
2. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 88 pour modifier l'annexe IV afin de tenir compte de l'évolution des technologies et de la réglementation, en introduisant et en actualisant les références aux actes réglementaires contenant les prescriptions que les véhicules, systèmes, composants et entités techniques distinctes doivent respecter.

### *Article 6*

#### *Obligations des États membres*

1. Les États membres mettent en place ou désignent les autorités compétentes en matière de réception ainsi que les autorités chargées de la surveillance du marché. Les États membres notifient la mise en place ou la désignation de ces autorités à la Commission.

Cette notification comprend le nom de ces autorités, leur adresse, y compris leur adresse électronique, et leurs compétences. La Commission publie sur son site

internet la liste et les coordonnées des autorités compétentes en matière de réception et des autorités chargées de la surveillance du marché.

2. Les États membres n'autorisent la mise sur le marché, l'immatriculation ou la mise en service que pour les véhicules, systèmes, composants et entités techniques distinctes qui sont conformes aux prescriptions 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 des véhicules, systèmes, composants ou entités techniques distinctes qui satisfont aux prescriptions énoncées dans le présent règlement, sauf dans les cas prévus à l'article 52.

Par dérogation à cette règle, les États membres ne sont pas obligés d'autoriser la mise sur le marché, l'immatriculation ou la mise en service de véhicules qui ont fait l'objet d'une réception par type conformément au présent règlement mais dépassent les dimensions harmonisées indiquées dans l'annexe I de la directive 96/53/CE du Conseil<sup>25</sup>.

4. Les États membres organisent et réalisent une surveillance du marché et des contrôles pour les véhicules, systèmes, composants ou entités techniques distinctes qui entrent sur le marché, conformément au chapitre III du règlement (CE) n° 765/2008.
5. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour assurer que les autorités chargées de la surveillance du marché soient autorisées, lorsqu'elles le considèrent nécessaire et justifié, à pénétrer dans les locaux des opérateurs économiques pour y saisir les échantillons nécessaires de véhicules, de systèmes, de composants ou d'entités techniques distinctes pour les besoins de la vérification de la conformité.
6. Les États membres réexaminent et évaluent périodiquement le fonctionnement de leurs activités de réception par type. Ces réexamens et évaluations sont réalisés au minimum tous les quatre ans et leurs résultats sont communiqués aux autres États membres et à la Commission. L'État membre concerné met une synthèse de ces résultats à la disposition du public, en particulier le nombre de réceptions par type délivrées et l'identité des constructeurs correspondants.
7. Les États membres réexaminent et évaluent périodiquement le fonctionnement de leurs activités de surveillance. Ces réexamens et évaluations sont réalisés au minimum tous les quatre ans et leurs résultats sont communiqués aux autres États membres et à la Commission. L'État membre concerné met une synthèse de ces résultats à la disposition du public.

#### *Article 7*

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

1. Les autorités compétentes en matière de réception ne réceptionnent que les véhicules, systèmes, composants ou entités techniques distinctes qui satisfont aux prescriptions du présent règlement.
2. Les autorités compétentes en matière de réception s'acquittent de leurs tâches en toute indépendance et impartialité. Elles respectent la confidentialité, si nécessaire, afin de protéger les secrets commerciaux, sous réserve de l'obligation d'information visée à

---

<sup>25</sup> Directive 96/53/CE du Conseil du 25 juillet 1996 fixant, pour certains véhicules routiers circulant dans la Communauté, les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisés en trafic international (JO L 235 du 17.9.1996, p. 59).

l'article 9, paragraphe 3, destinée à la protection des intérêts des utilisateurs dans l'Union.

3. Un État membre dans lequel plusieurs autorités sont responsables de la réception des véhicules, y compris la réception individuelle d'un véhicule, désigne une seule autorité compétente en matière de réception par type responsable pour l'échange d'informations avec les autorités compétentes en matière de réception des autres États membres et pour le respect des obligations énoncées au chapitre XV du présent règlement.

Les autorités compétentes en matière de réception d'un État membre coopèrent entre elles en partageant les informations relatives à leur rôle et à leurs fonctions.

4. Lorsqu'une autorité compétente en matière de réception est informée conformément à l'article 8, paragraphe 5, à l'article 9, paragraphe 5, à l'article 52, paragraphe 4, ou à l'article 54, elle prend toutes les mesures nécessaires pour réexaminer la réception délivrée et, le cas échéant, corriger ou retirer la réception en fonction des raisons et de la gravité des écarts démontrés.
5. La Commission peut adopter des actes d'exécution afin d'établir les critères communs pour la désignation, l'audit et l'évaluation des autorités compétentes en matière de réception au niveau national. Ces actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 87, paragraphe 2.

## *Article 8*

### *Obligations des autorités chargées de la surveillance du marché*

1. Les autorités chargées de la surveillance du marché effectuent des contrôles réguliers afin de vérifier la conformité des véhicules, systèmes, composants et entités techniques distinctes aux prescriptions énoncées dans le présent règlement ainsi que la régularité des réceptions par type. Ces contrôles sont réalisés à une échelle adéquate, par voie documentaire et par des essais en conditions de conduite réelles et en laboratoire sur la base d'échantillons statistiquement pertinents. Ce faisant, les autorités chargées de la surveillance du marché prennent en considération les principes établis d'évaluation des risques, les plaintes et d'autres informations.
2. Les autorités chargées de la surveillance du marché exigent des opérateurs économiques qu'ils mettent à leur disposition la documentation et les informations qu'elles jugent nécessaires pour mener leurs activités.
3. Pour les véhicules, systèmes, composants et entités techniques distinctes réceptionnés par type, les autorités chargées de la surveillance du marché tiennent dûment compte des certificats de conformité que les opérateurs économiques leur présentent.
4. Les autorités chargées de la surveillance du marché prennent les mesures appropriées en vue d'alerter les utilisateurs sur leur territoire, dans un délai raisonnable, des dangers qu'elles ont identifiés au sujet de tout véhicule, système, composant et entité technique distincte, de façon à prévenir ou à réduire le risque de blessures ou d'autres dommages.

Les autorités chargées de la surveillance du marché coopèrent avec les opérateurs économiques concernant l'adoption de mesures susceptibles de prévenir ou de réduire les risques présentés par les véhicules, systèmes, composants et entités techniques distinctes que ces opérateurs mettent à disposition.

5. Lorsque les autorités chargées de la surveillance du marché d'un État membre décident le retrait du marché d'un véhicule, d'un système, d'un composant ou d'une entité technique distincte conformément à l'article 49, paragraphe 5, elles en informent l'opérateur économique concerné et, le cas échéant, l'autorité compétente en matière de réception concernée.
6. Les autorités chargées de la surveillance du marché s'acquittent de leurs tâches en toute indépendance et impartialité. Elles respectent la confidentialité, si nécessaire, afin de protéger les secrets commerciaux, sous réserve de l'obligation d'information visée à l'article 9, paragraphe 3, destinée à la protection des intérêts des utilisateurs dans l'Union européenne.
7. Les États membres réexaminent et évaluent périodiquement le fonctionnement de leurs activités de surveillance. Ces réexamens et évaluations ont lieu au moins tous les quatre ans et leurs résultats sont communiqués aux autres États membres et à la Commission. L'État membre concerné met à la disposition du public une synthèse des résultats.
8. Les autorités chargées de la surveillance du marché de différents États membres coordonnent leurs activités de surveillance du marché, coopèrent et partagent, également avec la Commission, les résultats y afférents. S'il y a lieu, les autorités chargées de la surveillance du marché conviennent de partager leurs tâches et de se spécialiser.
9. Lorsque, dans un même État membre, plusieurs autorités sont responsables de la surveillance du marché et des contrôles aux frontières extérieures, elles coopèrent en partageant les informations relatives à leur rôle et à leurs fonctions.
10. La Commission peut adopter des actes d'exécution afin d'établir les critères de détermination de l'échelle, de la portée et de la fréquence des contrôles de vérification de la conformité des échantillons prélevés visés au paragraphe 1. Ces actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 87, paragraphe 2.

#### *Article 9*

#### *Vérification de la conformité par la Commission et coordination de la mise en œuvre avec les États membres*

1. La Commission organise et effectue ou fait effectuer, à une échelle adéquate, des essais et inspections de véhicules, de systèmes, de composants et d'entités techniques distinctes déjà mis sur le marché afin de vérifier que ces véhicules, systèmes, composants et entités techniques distinctes sont conformes aux réceptions par type et à la législation applicable et de veiller à la régularité des réceptions par type.  
  
Ces essais et inspections peuvent être effectués sur des véhicules neufs fournis par les constructeurs ou l'opérateur économique comme prévu au paragraphe 2 ci-après.  
  
Ces essais et inspections peuvent aussi être effectués sur des véhicules immatriculés, en accord avec le titulaire de l'immatriculation du véhicule.
2. Les constructeurs titulaires d'une réception par type ou les opérateurs économiques fournissent à la Commission, sur demande, un nombre statistiquement pertinent de véhicules, de systèmes, de composants et d'entités techniques distinctes de production, sélectionnés par la Commission, qui sont représentatifs des véhicules, des systèmes, des composants et des entités techniques distinctes disponibles pour la mise

sur le marché au titre de cette réception par type. Ces véhicules, systèmes, composants et entités techniques distinctes sont fournis, à des fins d'essais, au moment, à l'endroit et pour une durée que la Commission pourra spécifier.

3. Dans le but de permettre à la Commission d'effectuer les essais visés aux paragraphes 1 et 2, les États membres mettent à la disposition de la Commission toutes les données relatives à la réception par type du véhicule, des systèmes, des composants et des entités techniques distinctes soumis aux essais de vérification de la conformité. Ces données comprennent au moins les informations figurant sur la fiche de réception par type et ses annexes visées à l'article 26, paragraphe 1.

Pour les véhicules réceptionnés conformément à la procédure de réception par type par étapes ou multi-étapes, les États membres communiquent également à la Commission la fiche de réception par type et ses annexes visées à l'article 26, paragraphe 1, pour les systèmes, composants et entités techniques distinctes sous-jacents.

4. Les constructeurs de véhicules rendent publiques les données qui sont nécessaires aux fins d'essais de vérification de la conformité effectués par des tiers. La Commission adopte des actes d'exécution en vue de définir les données qui doivent être rendues publiques et les conditions d'une telle publication, sous réserve de la protection des secrets commerciaux et de la protection des données à caractère personnel en vertu de la législation européenne et nationale. Ces actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 87, paragraphe 2.
5. Lorsque la Commission constate que les véhicules soumis aux essais ou inspections ne sont pas conformes aux prescriptions en matière de réception par type établies dans le présent règlement ou dans l'un des actes réglementaires énumérés dans l'annexe IV, ou que la réception par type a été délivrée sur la base de données incorrectes, elle invite, conformément à l'article 54, paragraphe 8, sans tarder, l'opérateur économique en cause à prendre toutes les mesures correctives appropriées pour mettre les véhicules en conformité avec ces prescriptions, ou elle prend des mesures restrictives, en imposant à l'opérateur économique soit de retirer du marché les véhicules concernés, soit de les rappeler dans un délai raisonnable, en fonction de la gravité de la non-conformité constatée.

Si de tels essais et inspections mettent en cause la régularité de la réception par type elle-même, la Commission en informe la ou les autorités compétentes en matière de réception concernées ainsi que le forum pour l'échange d'informations sur la mise en œuvre.

La Commission publie un rapport sur ses constatations à la suite de tout essai de vérification de la conformité qu'elle a effectué.

#### *Article 10*

##### *Forum pour l'échange d'informations sur la mise en œuvre*

1. La Commission établit et préside un forum pour l'échange d'informations sur la mise en œuvre («le forum»).
- Ce forum est composé de personnes désignées par les États membres.
2. Le forum coordonne un réseau des autorités nationales responsables de la réception par type et de la surveillance du marché.

Ses tâches de conseil comprennent, entre autres, la promotion des bonnes pratiques, l'échange d'informations sur les problèmes de mise en œuvre, la coopération, l'élaboration de méthodes et d'outils de travail, l'élaboration d'une procédure d'échange d'informations électronique, l'évaluation de projets de mise en œuvre harmonisés, les pénalités et les inspections conjointes.

3. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 88 afin d'arrêter la composition, le processus de désignation, les tâches détaillées, les méthodes de travail et le règlement intérieur du forum.

#### *Article 11*

##### *Obligations générales des constructeurs*

1. Le constructeur veille à ce que les véhicules, systèmes, composants ou entités techniques distinctes qu'il a fabriqués et qui ont été mis sur le marché ou mis en service aient été fabriqués et réceptionnés conformément aux prescriptions énoncées dans le présent règlement.
2. Dans le cas d'une réception par type multi-étapes, le constructeur est également responsable de la réception et de la conformité de la production des systèmes, composants ou entités techniques distinctes qu'il a ajoutés lors de l'étape d'achèvement en cours du véhicule. Tout constructeur qui modifie des composants, systèmes ou entités techniques distinctes déjà réceptionnés lors d'étapes précédentes est responsable de la réception et de la conformité de la production des composants, systèmes ou entités techniques distinctes modifiés. Le constructeur de l'étape antérieure fournit au constructeur de l'étape suivante les informations relatives à tout changement susceptible d'affecter la réception par type d'un composant, d'un système ou d'une entité technique distincte, ou la réception par type d'un véhicule entier. Ces informations sont communiquées dès que la nouvelle extension à la réception par type d'un véhicule entier a été délivrée et, au plus tard, à la date de commencement de la production du véhicule incomplet.
3. Le constructeur qui modifie un véhicule incomplet à tel point que celui-ci doit être classé dans une autre catégorie de véhicules, de telle sorte que les prescriptions déjà vérifiées à un stade antérieur du processus de réception par type ont changé, est également responsable de la conformité aux prescriptions applicables à la catégorie de véhicules dont le véhicule modifié relève.
4. Aux fins de la réception UE par type, un 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. Ce constructeur désigne également un mandataire unique établi dans l'Union pour les besoins de la surveillance du marché, qui peut être le même que le mandataire désigné aux fins de la réception UE par type.
5. Le constructeur est responsable, envers l'autorité compétente en matière de réception, de tous les aspects de la procédure de réception et de la conformité de la production, qu'il soit ou non directement associé à toutes les étapes de la fabrication d'un véhicule, d'un système, d'un composant ou d'une entité technique distincte.
6. Le constructeur établit des procédures pour faire en sorte que la production en série des véhicules, systèmes, composants et entités techniques distinctes reste conforme au type réceptionné.
7. Outre la plaque réglementaire apposée sur ses véhicules et les marques de réception par type apposées sur ses composants ou entités techniques distinctes conformément à

l'article 36, le constructeur indique son nom, sa raison sociale ou sa marque déposée et l'adresse dans l'Union à laquelle il peut être contacté sur ses véhicules, composants ou entités techniques distinctes 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 distincte.

#### *Article 12*

*Obligations des constructeurs en ce qui concerne leurs véhicules, systèmes, composants, entités techniques distinctes ou pièces et équipements qui ne sont pas conformes ou qui présentent un risque grave*

1. Le constructeur qui considère qu'un véhicule, un système, un composant, une entité technique distincte, une pièce ou un équipement qui a été mis(e) sur le marché ou mis(e) en service n'est pas conforme au présent règlement ou que la réception par type a été délivrée sur la base de données incorrectes prend immédiatement les mesures appropriées nécessaires pour, selon le cas, mettre en conformité, retirer du marché ou rappeler le véhicule, le système, le composant, l'entité technique distincte, la pièce ou l'équipement en cause.

Le constructeur informe immédiatement l'autorité compétente qui a délivré la réception de la nature précise de la non-conformité ainsi que des mesures qu'il a prises.

2. Si le véhicule, le système, le composant, l'entité technique distincte, la pièce ou l'équipement présente un risque grave, le constructeur informe 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 distincte, la pièce ou l'équipement a été mis(e) à disposition sur le marché ou mis(e) en service de la nature précise de la non-conformité ainsi que des mesures qu'il a prises.

3. Le constructeur conserve le dossier de réception visé à l'article 24, paragraphe 4, 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 distincte.

Le constructeur de véhicules tient à la disposition des autorités compétentes en matière de réception un exemplaire des certificats de conformité visés à l'article 34.

4. Sur requête motivée d'une autorité nationale, le constructeur communique 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 de l'autorisation visée à l'article 55, paragraphe 1, attestant la conformité du véhicule, du système, du composant ou de l'entité technique distincte, dans une langue pouvant aisément être comprise par l'autorité nationale.

Sur requête motivée d'une autorité nationale, le constructeur coopère avec cette autorité à toute mesure prise conformément à l'article 20 du règlement (CE) n° 765/2008 en vue d'éliminer les risques liés au véhicule, au système, au composant, à l'entité technique distincte, à la pièce ou à l'équipement qu'il a mis(e) à disposition sur le marché.

### Article 13

#### *Obligations des mandataires du constructeur en ce qui concerne la surveillance du marché*

1. Le mandataire du constructeur pour la surveillance du marché exécute les tâches précisées dans le mandat reçu du constructeur. Ce mandat prévoit que le mandataire puisse, au minimum:
  - a) avoir accès au dossier constructeur visé à l'article 22 et au certificat de conformité visé à l'article 34 dans l'une de langues officielles de l'Union, 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 distincte;
  - b) sur requête motivée d'une autorité compétente en matière de réception, 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 distincte;
  - c) 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 distinctes, pièces ou équipements couverts par ce mandat;
  - d) informer immédiatement le constructeur des plaintes et des rapports concernant les risques, les incidents présumés et les problèmes de non-conformité des véhicules, systèmes, composants, entités techniques distinctes, pièces ou équipements couverts par ce mandat;
  - e) mettre fin au mandat si le constructeur agit à l'encontre des obligations qui lui incombent en vertu du présent règlement.
2. Tout mandataire du constructeur qui met fin à son mandat pour les raisons visées au paragraphe 1, point e), informe immédiatement l'autorité compétente en matière de réception par type qui a délivré la réception ainsi que la Commission.
3. Les modalités d'un changement de mandataire précisent au moins les informations suivantes:
  - a) la date de fin du mandat du mandataire sortant et la date de début du mandat du nouveau mandataire du constructeur;
  - b) la date jusqu'à laquelle le mandataire sortant peut être mentionné dans les informations fournies par le constructeur, y compris dans toute documentation publicitaire;
  - c) les modalités de transfert des documents, y compris les questions de confidentialité et de droits de propriété;
  - d) l'obligation du mandataire sortant, après la fin du mandat, de transmettre au constructeur ou au nouveau mandataire du constructeur, les plaintes ou rapports sur les risques et incidents présumés liés à un véhicule, un système, un composant, une entité technique distincte, une pièce ou un équipement pour lequel/laquelle il avait été désigné comme mandataire du constructeur.



*Article 14*  
*Obligations des importateurs*

1. L'importateur ne met sur le marché que des véhicules, systèmes, composants ou entités techniques distinctes qui ont obtenu la réception UE par type ou la réception nationale par type, ou des pièces ou équipements qui satisfont aux prescriptions du règlement (CE) n° 765/2008.
2. Avant de mettre sur le marché des véhicules, systèmes, composants ou entités techniques distinctes réceptionnés par type, l'importateur s'assure qu'un dossier de réception conforme à l'article 24, paragraphe 4, a été constitué par l'autorité compétente en matière de réception et que le système, le composant ou l'entité technique distincte porte la marque de réception par type requise et satisfait aux dispositions de l'article 11, paragraphe 7.

Dans le cas d'un véhicule, l'importateur s'assure que celui-ci est accompagné du certificat de conformité requis.

3. Lorsque l'importateur considère qu'un véhicule, un système, un composant ou une entité technique distincte n'est pas conforme aux prescriptions du présent règlement, et plus particulièrement qu'il/elle ne correspond pas à la réception par type, il s'abstient de mettre sur le marché, de mettre en service ou de faire immatriculer le véhicule, le système, le composant ou l'entité technique distincte jusqu'à ce que celui-ci/celle-ci ait été mis(e) en conformité. Lorsqu'il considère que le véhicule, le système, le composant, l'entité technique distincte, la pièce ou l'équipement présente un risque grave, il en informe le constructeur et les autorités chargées de la surveillance du marché. S'agissant des véhicules, systèmes, composants et entités techniques distinctes réceptionnés par type, il informe également l'autorité compétente en matière de réception qui a délivré la réception.
4. L'importateur indique son nom, sa raison sociale ou sa marque déposée et son adresse de contact sur le véhicule, le système, le composant, l'entité technique distincte, 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 distincte, la pièce ou l'équipement.
5. L'importateur veille à ce que le véhicule, le système, le composant ou l'entité technique distincte soit accompagné(e) des instructions et informations requises par l'article 63, dans la ou les langues officielles des États membres concernés.
6. En vue de protéger la santé et la sécurité des consommateurs, l'importateur mène une enquête et tient un registre sur les réclamations et rappels dont font l'objet les véhicules, systèmes, composants, entités techniques, pièces ou équipements qu'il a mis sur le marché et tient ses distributeurs informés de ce suivi.

*Article 15*  
*Obligations des importateurs en ce qui concerne leurs véhicules, systèmes, composants ou entités techniques distinctes qui ne sont pas conformes ou en ce qui concerne leurs véhicules, systèmes, composants, entités techniques distinctes, pièces ou équipements qui présentent un risque grave*

1. Lorsqu'un véhicule, un système, un composant ou une entité technique distincte qui a été mis(e) sur le marché par l'importateur n'est pas conforme au présent règlement, l'importateur prend immédiatement les mesures appropriées nécessaires pour, selon le

cas, mettre en conformité, retirer du marché ou rappeler le véhicule, le système, le composant ou l'entité technique distincte en cause.

2. Lorsqu'un véhicule, un système, un composant, une entité technique distincte, une pièce ou un équipement présente un risque grave, l'importateur informe immédiatement de la nature précise du risque grave le constructeur, 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 distincte, la pièce ou l'équipement a été mis(e) sur le marché.

L'importateur informe également les autorités compétentes en matière de réception et les autorités chargées de la surveillance du marché de toute mesure prise et fournit des précisions, notamment sur le risque grave et sur les mesures correctives prises 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, d'un composant ou d'une entité technique distincte, l'importateur tient 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 veille à ce que le dossier de réception visé à l'article 24, paragraphe 4, puisse être mis à la disposition de ces autorités à leur demande.
4. Sur requête motivée d'une autorité nationale, l'importateur lui communique 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 distincte, dans une langue aisément compréhensible par l'autorité en question. Sur requête motivée d'une autorité nationale, l'importateur coopère avec cette autorité à toute mesure prise conformément à l'article 20 du règlement (CE) n° 765/2008 en vue d'éliminer les risques liés au véhicule, au système, au composant, à l'entité technique distincte, à la pièce ou à l'équipement qu'il a mis(e) à disposition sur le marché.

#### *Article 16*

##### *Obligations des distributeurs*

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 distincte, le distributeur vérifie que celui-ci/celle-ci porte la plaque réglementaire ou la marque de réception par type requise et est accompagné(e) des documents requis ainsi que des instructions et informations de sécurité, requises par l'article 63, dans la ou les langues officielles de l'État membre concerné, et que le constructeur et l'importateur ont respecté les prescriptions énoncées à l'article 11, paragraphe 7, et à l'article 14, paragraphe 4, respectivement.

#### *Article 17*

*Obligations des distributeurs en ce qui concerne leurs véhicules, systèmes, composants ou entités techniques distinctes qui ne sont pas conformes ou en ce qui concerne leurs véhicules, systèmes, composants, entités techniques distinctes, pièces ou équipements qui présentent un risque grave*

1. Lorsque le distributeur considère qu'un véhicule, un système, un composant ou une entité technique distincte n'est pas conforme aux prescriptions du présent règlement, il s'abstient 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 distincte en cause jusqu'à ce que celui-ci/celle-ci ait été mis(e) en conformité.

2. Le distributeur qui considère qu'un véhicule, un système, un composant ou une entité technique distincte qu'il a mis(e) à disposition sur le marché n'est pas conforme au présent règlement en informe le constructeur ou l'importateur afin que les mesures appropriées nécessaires soient prises pour, selon le cas, mettre en conformité, retirer du marché ou rappeler le véhicule, le système, le composant ou l'entité technique distincte en cause, conformément à l'article 12, paragraphe 1, ou à l'article 15, paragraphe 1.
3. Lorsque le véhicule, le système, le composant, l'entité technique distincte, la pièce ou l'équipement présente un risque grave, le distributeur fournit immédiatement des informations détaillées sur ce risque grave au constructeur, à l'importateur, aux autorités compétentes en matière de réception et aux autorités chargées de la surveillance du marché des États membres où le véhicule, le système, le composant, l'entité technique distincte, la pièce ou l'équipement a été mis(e) à disposition sur le marché. Le distributeur les informe également de toute mesure prise et fournit des précisions, notamment sur le risque grave et sur les mesures correctives prises par le constructeur.
4. Sur requête motivée d'une autorité nationale, le distributeur coopère avec cette autorité à toute mesure prise conformément à l'article 20 du règlement (CE) n° 765/2008 en vue d'éliminer les risques liés au véhicule, au système, au composant, à l'entité technique distincte, à la pièce ou à l'équipement qu'il a mis(e) à disposition sur le marché.

#### *Article 18*

##### *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 8, 11 et 12, lorsqu'il met à disposition sur le marché, fait immatriculer ou est responsable de la mise en service d'un véhicule, d'un système, d'un composant ou d'une entité technique distincte sous son propre nom ou sa propre marque, ou lorsqu'il modifie un véhicule, un système, un composant ou une entité technique distincte de telle sorte qu'il/elle puisse ne plus satisfaire aux prescriptions applicables.

#### *Article 19*

##### *Identification des opérateurs économiques*

Sur demande d'une autorité compétente en matière de réception ou d'une autorité chargée de la surveillance du marché, 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, d'une entité technique distincte, d'une pièce ou d'un équipement, les opérateurs économiques communiquent les informations suivantes:

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

### **CHAPITRE III**

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

#### *Article 20*

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

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

En outre, le constructeur peut opter pour la réception par type multi-étapes dans le cas d'un véhicule incomplet ou complété.

2. Pour la réception par type d'un système, la réception par type d'un composant et la réception par type d'une entité technique distincte, seule la procédure de réception par type en une seule étape est applicable.
3. La réception par type multi-étapes est délivrée pour un type de véhicule incomplet ou complété qui, en fonction de l'état d'achèvement du véhicule, est conforme aux informations contenues dans le dossier constructeur prévu à l'article 22 et satisfait aux prescriptions techniques énoncées dans les actes réglementaires applicables énumérés dans l'annexe IV.

La réception par type multi-étapes s'applique aussi aux véhicules complets convertis ou modifiés par un autre constructeur après leur achèvement.

4. La réception UE 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 la date de délivrance de la réception, à l'ensemble des prescriptions techniques applicables. La vérification comporte un contrôle documentaire de l'ensemble des prescriptions couvertes par la réception UE par type d'un véhicule incomplet délivrée dans le cadre d'une procédure multi-étapes, même lorsqu'elle est délivrée pour une catégorie de véhicules différente.
5. Le choix de la procédure de réception visé au paragraphe 1 est sans incidence sur les prescriptions de fond applicables auxquelles le type de véhicule réceptionné doit satisfaire à la date de délivrance de la réception par type d'un véhicule entier.
6. La réception par type multi-étapes peut également être utilisée par un seul et même constructeur, à condition qu'il ne s'en serve pas pour contourner les prescriptions applicables aux véhicules construits en une seule étape. Les véhicules construits par un seul et même constructeur ne sont pas considérés comme construits en plusieurs étapes aux fins des articles 39, 40 et 47 du présent règlement.

#### *Article 21*

##### *Demande de réception UE par type*

1. Le constructeur soumet à l'autorité compétente en matière de réception une demande de réception UE par type et le dossier constructeur visé à l'article 22.

2. Une seule demande peut être déposée pour un type donné de véhicule, de système, de composant ou d'entité technique distincte et elle ne peut être introduite que dans un seul État membre.
3. Une demande distincte est déposée pour chaque type de véhicule, de système, de composant ou d'entité technique distincte à réceptionner.

## *Article 22*

### *Dossier constructeur*

1. Le dossier constructeur visé à l'article 21, paragraphe 1, est constitué des éléments suivants:
  - a) une fiche de renseignements, établie conformément à l'annexe I pour la réception par type en une seule étape ou mixte ou conformément à l'annexe III pour la réception par type par étapes;
  - b) l'ensemble des données, dessins, photographies et autres informations pertinentes;
  - c) pour les véhicules, une indication de la ou des procédures choisies conformément à l'article 20, paragraphe 1;
  - d) toute information complémentaire requise par l'autorité compétente en matière de réception dans le cadre de la procédure de demande.
2. Le dossier constructeur est livré dans un format électronique à déterminer par la Commission mais peut également être fourni sur papier.
3. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 88 afin de modifier les annexes I et III pour tenir compte de l'évolution des techniques et de la réglementation en actualisant le modèle du dossier constructeur, notamment en imposant un format électronique harmonisé, comme indiqué au paragraphe 2.

## *Article 23*

### *Informations supplémentaires à fournir à l'appui d'une demande pour certaines réceptions UE par type*

1. Toute demande de réception par type par étapes est accompagnée, en plus du dossier constructeur visé à l'article 22, de l'ensemble complet des fiches de réception UE par type, y compris les rapports d'essais, requises au titre des actes applicables énumérés dans l'annexe IV.

Dans le cas d'une demande de réception par type pour un système, un composant ou une entité technique distincte, au titre des actes applicables énumérés dans l'annexe IV, l'autorité compétente en matière de réception a accès au dossier constructeur jusqu'au moment où la réception par type du véhicule entier est délivrée ou refusée.
2. Toute demande de réception par type mixte est accompagnée, en plus du dossier constructeur visé à l'article 22, des fiches de réception UE par type, y compris les rapports d'essais, requises au titre des actes applicables énumérés dans l'annexe IV.

Dans le cas de systèmes pour lesquels aucune fiche de réception UE par type n'a été présentée, la demande doit être accompagnée, en plus du dossier constructeur visé à l'article 22, des renseignements spécifiés dans l'annexe I requis pour la réception de ces systèmes durant la phase de réception du véhicule et d'un rapport d'essais en lieu et place de la fiche de réception UE par type.

3. Toute demande de réception par type multi-étapes est accompagnée des informations suivantes:
- 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 à l'étape d'achèvement 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 spécifiées aux points a) et b) peuvent être fournies conformément à l'article 22, paragraphe 2.

4. L'autorité compétente en matière de réception et les services techniques ont accès au logiciel et aux algorithmes du véhicule.

L'autorité compétente en matière de réception peut, sur une demande motivée, demander également 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 IV**

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

#### *Article 24*

##### *Dispositions générales concernant le déroulement des procédures de réception UE par type*

1. Pour chaque type de véhicule, de système, de composant ou d'entité technique distincte, une seule réception UE par type peut être délivrée.
2. Toute autorité compétente en matière de réception qui a reçu une demande conformément à l'article 21 accorde la réception UE par type uniquement après avoir vérifié l'ensemble des éléments suivants:
  - a) les mesures relatives à la conformité de la production visées à l'article 29;
  - b) le fait qu'aucune réception par type n'a encore été délivrée pour le type de véhicule, de système, de composant ou d'entité technique concerné;
  - c) la conformité du type de véhicule, de système, de composant ou d'entité technique distincte aux prescriptions applicables;
  - d) dans le cas des réceptions par type d'un véhicule entier selon les procédures par étapes, mixte et multi-étapes, l'autorité compétente en matière de réception vérifie, conformément à l'article 20, paragraphe 4, que les systèmes, composants et entités techniques distinctes sont couverts par des réceptions par type séparées conformément aux prescriptions applicables au moment de la délivrance de la réception par type du véhicule entier.
3. Les procédures concernant la réception UE par type définies dans l'annexe V et celles concernant la réception par type multi-étapes définies dans l'annexe XVII s'appliquent.

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 88 pour modifier l'annexe V, afin de tenir compte de l'évolution des technologies et de la réglementation en actualisant les procédures concernant la réception UE par type, ainsi que l'annexe XVII concernant la réception par type multi-étapes.

4. L'autorité compétente en matière de réception constitue un dossier de réception contenant le dossier constructeur visé à l'article 22, accompagné des rapports d'essais et de tous les autres documents qui ont été ajoutés au dossier constructeur par le service technique ou par l'autorité compétente en matière de réception dans le cadre de l'exécution de leurs tâches.

Le dossier de réception contient un index indiquant clairement toutes les pages et le format de chaque document et enregistrant chronologiquement la gestion de la réception UE par type.

L'autorité compétente en matière de réception conserve le dossier de réception pendant une période de dix ans après la fin de validité de la réception UE par type concernée.

5. L'autorité compétente en matière de réception refuse de délivrer la réception UE par type lorsqu'elle constate qu'un type de véhicule, de système, de composant ou d'entité technique distincte, bien que conforme aux prescriptions applicables, présente un risque grave pour la sécurité ou est susceptible de nuire gravement à l'environnement ou à la santé publique. 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.
6. Conformément à l'article 20, paragraphes 4 et 5, dans le cas des procédures de réception par type par étapes, mixte et multi-étapes, l'autorité compétente en matière de réception refuse de délivrer la réception UE par type lorsqu'elle constate que des systèmes, des composants ou des entités techniques distinctes ne sont pas conformes aux prescriptions énoncées dans le présent règlement ou dans les actes énumérés dans l'annexe IV.

L'autorité compétente en matière de réception demande aux autorités compétentes en matière de réception qui ont réceptionné les systèmes, composants ou entités techniques distinctes d'agir conformément à l'article 54, paragraphe 2.

#### *Article 25*

##### *Notification des réceptions UE par type délivrées, modifiées, refusées et retirées*

1. Dans le délai d'un mois suivant la délivrance ou la modification d'une fiche de réception UE par type, l'autorité compétente en matière de réception envoie à ses homologues des autres États membres et à la Commission un exemplaire de la fiche de réception UE par type, accompagnée de ses annexes, y compris les rapports d'essais visés à l'article 23, pour chaque type de véhicule, de système, de composant ou d'entité technique distincte qu'elle a réceptionné. Cet exemplaire est envoyé au moyen d'un système d'échange électronique commun et sécurisé ou sous la forme d'un fichier électronique sécurisé.
2. Tous les trois mois, l'autorité compétente en matière de réception envoie à ses homologues des autres États membres et à la Commission une liste des réceptions UE par type de systèmes, de composants ou d'entités techniques distinctes qu'elle a

délivrées, modifiées, refusées ou retirées au cours de la période précédente. Ladite liste contient les informations spécifiées dans l'annexe XIV.

3. Sur demande d'une autorité compétente en matière de réception d'un autre État membre ou de la Commission, l'autorité compétente en matière de réception qui a délivré 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 ou sous la forme d'un fichier électronique sécurisé.
4. L'autorité compétente en matière de réception informe, sans tarder, les autorités compétentes en matière de réception des autres États membres et la Commission de sa décision de refuser ou de retirer une réception UE par type, ainsi que des motifs de cette décision.
5. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 88 pour modifier l'annexe XIV, afin d'actualiser le modèle pour la notification des réceptions UE par type de systèmes, de composants ou d'entités techniques distinctes qui ont été délivrées, modifiées, refusées ou retirées.

#### *Article 26*

##### *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 24, paragraphe 4;
  - b) les rapports d'essais requis par les actes réglementaires visés à l'article 28, paragraphe 1, dans le cas d'une réception par type d'un système, d'un composant ou d'une entité technique distincte, ou la fiche des résultats d'essais dans le cas de la réception par type d'un véhicule entier;
  - c) les nom(s) et spécimen(s) de signature de la ou des personnes autorisées à signer les certificats de conformité et l'indication de leurs fonctions dans la société;
  - d) dans le cas de la réception par type d'un véhicule entier, un spécimen rempli du certificat de conformité.
2. La fiche de réception UE par type est établie conformément au modèle présenté dans l'annexe VI et numérotée conformément au système harmonisé défini dans l'annexe VII. La fiche des résultats d'essais est établie conformément au modèle présenté dans l'annexe VIII. Ces documents sont disponibles en format électronique.

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 88 pour modifier les annexes VI, VII et VIII, afin de tenir compte de l'évolution des techniques et de la réglementation en actualisant les modèles pour la fiche de réception par type, son système de numérotation et la fiche des résultats d'essais, respectivement, y compris en prescrivant les formats électroniques appropriés.
3. Pour chaque type de véhicule, de système, de composant ou d'entité technique distincte, l'autorité compétente en matière de réception:
  - a) complète toutes les rubriques pertinentes de la fiche de réception UE par type, y compris ses annexes;
  - b) établit l'index du dossier de réception;



- c) envoi, sans tarder, la fiche de réception UE par type remplie, accompagnée de ses annexes, au constructeur.
4. Dans le cas d'une réception UE par type dont la validité a été restreinte conformément aux articles 37 et 41 et à la partie III de l'annexe IV, ou pour laquelle certaines dispositions du présent règlement ou des actes réglementaires visés dans l'annexe IV ne s'appliquent pas, la fiche de réception UE par type mentionne ces restrictions ou la non-application des dispositions concernées.
5. Lorsque le constructeur du véhicule opte pour la procédure de réception par type mixte, l'autorité compétente en matière de réception indique, dans le dossier de réception, les références des rapports d'essais requis par les actes réglementaires visés à l'article 28, paragraphe 1, pour les systèmes, composants ou entités techniques distinctes pour lesquels aucune fiche de réception UE par type n'a été délivrée.
6. Lorsque le constructeur du véhicule opte pour la procédure de réception par type en une seule étape, l'autorité compétente en matière de réception joint à la fiche de réception UE par type une liste des actes réglementaires applicables, conformément au modèle présenté dans l'appendice de l'annexe VI.

#### *Article 27*

##### *Dispositions spécifiques concernant les réceptions UE par type pour des systèmes, composants ou entités techniques distinctes*

1. Une réception UE par type est accordée pour un système, un composant ou une entité technique distincte qui est conforme aux informations contenues dans le dossier constructeur visé à l'article 22 et qui satisfait aux prescriptions techniques énoncées dans les actes applicables énumérés dans l'annexe IV.
2. Lorsque des composants ou des entités techniques distinctes, qu'ils ou elles soient ou non destiné(e)s à la réparation, à l'entretien ou à la maintenance, sont également couvert(e)s par la réception par type d'un système se rapportant à un véhicule, il n'est pas nécessaire de procéder à une réception par type supplémentaire d'un composant ou d'une entité technique distincte, sauf si les actes applicables énumérés dans l'annexe IV le prévoient.
3. Lorsqu'un composant ou une entité technique distincte 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 ne peut être vérifiée que lorsque le composant ou l'entité technique distincte fonctionne en liaison avec ces autres éléments du véhicule, la portée de la réception UE par type du composant ou de l'entité technique distincte 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 distincte et en indique les conditions particulières de montage sur le véhicule.

Lorsque ce composant ou cette entité technique distincte est monté(e) sur un véhicule, l'autorité compétente en matière de réception vérifie, au moment de la réception du véhicule, la conformité à toute restriction d'utilisation ou condition de montage applicable.

## Article 28

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

1. La conformité aux prescriptions techniques du présent règlement et des actes réglementaires énumérés dans l'annexe IV est démontrée au moyen d'essais appropriés effectués par les services techniques désignés, conformément aux actes réglementaires applicables énumérés dans l'annexe IV.
2. Le constructeur met à la disposition de l'autorité compétente en matière de réception les véhicules, systèmes, composants ou entités techniques distinctes requis par les actes applicables énumérés dans l'annexe IV pour les besoins de la réalisation des essais requis.
3. Les essais requis sont effectués sur des véhicules, systèmes, composants et entités techniques distinctes qui sont représentatifs du type à réceptionner.
4. À la demande du constructeur et sous réserve de l'accord de l'autorité compétente en matière de réception, des méthodes d'essai virtuel peuvent être utilisées en lieu et place des procédures d'essai visées au paragraphe 1, conformément aux prescriptions de l'annexe XVI.
5. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 88 pour modifier l'annexe XVI, afin de tenir compte de l'évolution des techniques et de la réglementation en actualisant la liste des actes réglementaires pour lesquels des méthodes d'essai virtuel peuvent être utilisées par un constructeur ou un service technique et les conditions spécifiques dans lesquelles les méthodes d'essai virtuel doivent être utilisées.

## Article 29

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

1. Une autorité compétente en matière de réception qui a accordé une réception UE par type prend les mesures nécessaires, conformément à l'annexe X, en vue de vérifier, au besoin en coopération avec les autorités compétentes en matière de réception des autres États membres, que le constructeur produit les véhicules, systèmes, composants ou entités techniques distinctes conformément au type réceptionné.
2. Une autorité compétente en matière de réception qui a accordé une réception par type d'un véhicule entier vérifie qu'un nombre statistiquement pertinent d'exemplaires de véhicules et de certificats de conformité sont conformes aux dispositions des articles 34 et 35 et que les données figurant sur les certificats de conformité sont correctes.
3. Une autorité compétente en matière de réception qui a accordé 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, que les mesures visées aux paragraphes 1 et 2 restent adéquates de sorte que les véhicules, systèmes, composants ou entités techniques distinctes en production restent conformes au type réceptionné et que les certificats de conformité continuent de satisfaire aux dispositions des articles 34 et 35.
4. Pour vérifier si les véhicules, systèmes, composants ou entités techniques distinctes sont conformes au type réceptionné, l'autorité compétente en matière de réception qui a accordé la réception UE par type effectue les vérifications ou les essais requis pour

la réception UE par type sur des échantillons prélevés dans les locaux du constructeur, y compris les installations de production.

5. Une autorité compétente en matière de réception qui a accordé une réception UE par type et qui constate que le constructeur ne produit plus les véhicules, systèmes, composants ou entités techniques distinctes conformément au type réceptionné, ou qui constate que les certificats de conformité ne satisfont plus aux dispositions des articles 34 et 35, bien que la production soit poursuivie, prend les mesures nécessaires pour assurer que la procédure relative à la conformité de la production soit correctement suivie ou retire la réception par type.
6. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 88 pour modifier l'annexe X, afin de tenir compte de l'évolution des technologies et de la réglementation en actualisant les procédures relatives à la conformité de la production.

### *Article 30*

#### *Barème national de redevances pour les réceptions par type et les coûts de surveillance du marché*

1. Les États membres mettent en place un barème national de redevances pour couvrir les coûts de leurs réceptions par type et de leurs activités de surveillance du marché ainsi que ceux des essais aux fins de la réception par type et des essais et inspections aux fins de la vérification de la conformité de la production qui sont effectués par les services techniques qu'ils ont désignés.
2. Ces redevances nationales sont perçues auprès des constructeurs qui ont demandé la réception par type dans l'État membre concerné. Les redevances ne sont pas prélevées directement par les services techniques.
3. Le barème national couvre également les coûts pour les inspections et essais de vérification de la conformité effectués par la Commission conformément à l'article 9. Ces contributions constituent des recettes affectées externes pour le budget général de l'Union européenne conformément à l'article 21, paragraphe 4, du règlement financier<sup>26</sup>.
4. Les États membres notifient les détails de leur barème national aux autres États membres et à la Commission. La première notification est effectuée le [date d'entrée en vigueur du présent règlement +1 an]. Les mises à jour ultérieures des barèmes nationaux sont notifiées aux autres États membres et à la Commission sur une base annuelle.
5. La Commission peut adopter des actes d'exécution afin de définir le complément visé au paragraphe 3 à appliquer aux redevances nationales visées au paragraphe 1. Ces actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 87, paragraphe 2.

---

<sup>26</sup> Règlement (UE, Euratom) n° 966/2012 du Parlement européen et du Conseil du 25 octobre 2012 relatif aux règles financières applicables au budget général de l'Union et abrogeant le règlement (CE, Euratom) n° 1605/2002 du Conseil (JO L 298 du 26.10.2012, p. 1-96).

## **CHAPITRE V**

### **MODIFICATIONS ET VALIDITÉ DES RÉCEPTIONS UE PAR TYPE**

#### *Article 31*

##### *Dispositions générales concernant les modifications et la validité des réceptions UE par type*

1. Le constructeur informe, sans tarder, l'autorité compétente qui a accordé la réception UE par type de toute modification des informations consignées dans le dossier de réception.  
  
L'autorité compétente en matière de réception décide si cette modification doit être couverte par une révision ou une extension de la réception UE par type conformément aux procédures définies à l'article 32, ou si cette modification nécessite une nouvelle réception par type.
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 constate que la modification nécessite la répétition d'inspections ou d'essais, elle en informe le constructeur.
4. Si l'autorité compétente en matière de réception constate, sur la base des inspections ou essais visés au paragraphe 3, que les prescriptions relatives à la réception UE par type continuent d'être remplies, les procédures visées à l'article 32 s'appliquent.
5. Si l'autorité compétente en matière de réception constate que les modifications des informations consignées dans le dossier de réception sont substantielles, au point qu'elles ne peuvent pas être couvertes par une extension de la réception par type existante, elle refuse de modifier la réception UE par type et invite le constructeur à présenter une nouvelle demande de réception UE par type.

#### *Article 32*

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

1. La modification est appelée «révision» lorsque l'autorité compétente en matière de réception constate que, malgré la modification des informations consignées dans le dossier de réception, le type de véhicule, de système, de composant ou d'entité technique distincte concerné continue d'être conforme aux prescriptions applicables à ce type et qu'il n'est pas nécessaire, dès lors, que des inspections ou essais soient répétés.  
  
Dans ce cas, l'autorité compétente en matière de réception délivre, sans tarder, les pages révisées du dossier de réception, si nécessaire, en marquant chaque page révisée de façon à indiquer clairement la nature de la modification et la nouvelle date de délivrance, ou délivre une version consolidée et actualisée du dossier de réception, accompagnée d'une description détaillée des modifications.
2. La modification est appelée «extension» lorsque l'autorité compétente en matière de réception constate que les 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 pour vérifier le maintien de la conformité aux prescriptions sur la base de laquelle la réception par type existante a été délivrée;

- b) une des informations consignées sur la fiche de réception UE par type, à l'exception de ses annexes, a changé;
- c) de nouvelles prescriptions au titre de l'un des actes énumérés dans l'annexe IV deviennent applicables au type de véhicule, de système, de composant ou d'entité technique distincte ayant fait l'objet de la réception.

En cas d'extension, l'autorité compétente en matière de réception délivre, sans tarder, une fiche de réception UE par type actualisée, assortie d'un numéro d'extension, qui augmente en fonction du nombre d'extensions successives déjà accordées. Cette fiche de réception indique clairement le motif de l'extension ainsi que les dates de délivrance et de validité.

- 3. Chaque fois que des pages modifiées ou une version consolidée et actualisée sont délivrées, l'index du dossier 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 actualisée.
- 4. L'extension de la réception par type d'un véhicule n'est pas requise lorsque les nouvelles prescriptions 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 33*

#### *Expiration de la validité*

- 1. Les réceptions par type de véhicules, de systèmes, de composants et d'entités techniques distinctes sont délivrées pour une période limitée de 5 ans, sans possibilité de prolongation. La date d'expiration est indiquée sur la fiche de réception par type. Après l'expiration de la fiche de réception par type, celle-ci peut être renouvelée sur demande du constructeur et seulement si l'autorité compétente en matière de réception a vérifié que le type de véhicule, de système, de composant et d'entité technique distincte satisfaisait à toutes les prescriptions des actes réglementaires applicables aux nouveaux véhicules, systèmes, composants et entités techniques distinctes de ce type.
- 2. La réception UE par type d'un véhicule perd sa validité avant la date d'expiration dans chacun des cas suivants:
  - a) lorsque de nouvelles prescriptions 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 que la réception par type ne peut être étendue conformément à l'article 32, paragraphe 2, point c);
  - b) lorsque la production de véhicules conformément au type de véhicule réceptionné est définitivement arrêtée sur une base volontaire;
  - c) lorsque la validité de la fiche de réception par type expire en raison d'une restriction visée à l'article 37, paragraphe 6;
  - d) lorsque la réception a été retirée conformément à l'article 29, paragraphe 5, ou à l'article 53, paragraphe 1;
  - e) lorsqu'il est constaté que la réception par type s'appuie sur de fausses déclarations, des résultats d'essais falsifiés ou lorsque des données qui auraient conduit au refus de délivrer la réception par type ont été retenues.

3. Lorsque la réception par type d'une seule variante d'un type de véhicule déterminé ou d'une seule version d'une variante cesse d'être valable, la perte de validité de la réception UE par type du type de véhicule en question se limite à cette variante ou version spécifique.
4. Lorsque la production d'un type de véhicule, de système, de composant ou d'entité technique distincte donné est définitivement arrêtée, le constructeur le notifie, sans tarder, à l'autorité compétente qui a accordé la réception UE par type pour ce type de véhicule, de système, de composant ou d'entité technique distincte.

Dans un délai d'un mois à compter de la réception de la notification visée au premier alinéa, l'autorité compétente qui a accordé la réception UE par type pour le type de véhicule, de système, de composant ou d'entité technique distincte concerné en informe les autorités compétentes en matière de réception des autres États membres.
5. Lorsque la fiche de réception UE par type d'un type de véhicule, de système, de composant ou d'entité technique distincte est sur le point de perdre sa validité, le constructeur le notifie, sans tarder, à l'autorité compétente qui a accordé la réception UE par type.
6. Dès réception de la notification du constructeur, l'autorité compétente qui a accordé la réception UE par type communique, sans tarder, aux autorités compétentes en matière de réception des autres États membres et à la Commission toutes les informations pertinentes pour la mise à disposition sur le marché, l'immatriculation ou la mise en service de véhicules, le cas échéant.

Cette communication spécifie la date de production et le numéro d'identification de véhicule («VIN»), comme défini à l'article 2 du règlement (UE) n° 19/2011 de la Commission<sup>27</sup>, du dernier véhicule produit.

## **CHAPITRE VI**

### **CERTIFICAT DE CONFORMITÉ ET MARQUAGES**

#### *Article 34*

##### *Dispositions générales concernant le certificat de conformité*

1. Le constructeur délivre un certificat de conformité sur papier pour accompagner chaque véhicule complet, incomplet ou complété qui est fabriqué conformément au type de véhicule réceptionné.

Le certificat de conformité 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 délivre, à la demande du propriétaire du véhicule, un duplicata du certificat de conformité contre un paiement n'excédant pas le coût de délivrance dudit certificat. La mention «duplicata» est clairement visible sur le recto de tout duplicata.

---

<sup>27</sup> Règlement (UE) n° 19/2011 de la Commission concernant les exigences pour la réception de la plaque réglementaire du constructeur et du numéro d'identification des véhicules à moteur et de leurs remorques et mettant en œuvre le règlement (CE) n° 661/2009 du Parlement européen et du Conseil concernant les prescriptions pour l'homologation relatives à la sécurité générale des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, composants et entités techniques distinctes qui leur sont destinés (JO L 8 du 12.1.2011, p. 1).

2. Le constructeur utilise le modèle de certificat de conformité présenté dans l'annexe IX.  
La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 88 pour modifier l'annexe IX, afin de tenir compte de l'évolution des technologies et de la réglementation en actualisant le modèle du certificat de conformité.
3. Le certificat de conformité est rédigé dans au moins une des langues officielles de l'Union.
4. La ou les personnes autorisées à signer les certificats de conformité sont employées par le constructeur et dûment autorisées 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 l'un des actes réglementaires énumérés dans l'annexe IV.
6. Sans préjudice du paragraphe 1, le constructeur peut également transmettre le certificat de conformité par voie électronique aux autorités nationales responsables de l'immatriculation.

#### Article 35

##### *Dispositions spécifiques concernant le certificat de conformité*

1. Dans le cas d'un véhicule incomplet ou complété, le constructeur remplit uniquement les champs du certificat de conformité qui concernent les ajouts ou changements apportés au stade en cours de la réception, et, le cas échéant, joint tous les certificats de conformité qui ont été délivrés aux stades antérieurs.
2. Le certificat de conformité comporte dans son intitulé, pour les véhicules réceptionnés par type conformément à l'article 37, la mention «Pour les véhicules complets/complétés, réceptionnés par type en application de l'article 37 du règlement (UE) n° .../201X du Parlement européen et du Conseil du ... relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur (réception provisoire)» [OP: prière d'insérer la référence].
3. Le certificat de conformité comporte dans son intitulé, pour les véhicules réceptionnés par type conformément à l'article 39, 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 XII, identifiant, pour chaque année de production, la position du véhicule dans la production attribuée à l'année concernée.

#### Article 36

##### *Plaque réglementaire*

##### *et marque de réception par type de composants et d'entités techniques distinctes*

1. Le constructeur d'un véhicule appose, sur chaque véhicule construit conformément au type réceptionné, une plaque réglementaire comportant le marquage requis par les actes réglementaires applicables énumérés dans l'annexe IV.
2. Le fabricant d'un composant ou d'une entité technique distincte, faisant ou non partie d'un système, appose, sur chaque composant ou entité technique distincte fabriqué(e)

conformément au type réceptionné, la marque de réception par type requise par les actes réglementaires applicables énumérés dans l'annexe IV.

Lorsque l'apposition d'une marque de réception par type n'est pas requise, le fabricant appose sur le composant ou l'entité technique distincte au moins sa raison sociale ou sa marque déposée et le numéro du type ou un numéro d'identification.

3. La marque de réception UE par type est conforme au modèle de l'annexe VII.

## **CHAPITRE VII**

### **NOUVELLES TECHNOLOGIES OU NOUVEAUX CONCEPTS**

#### *Article 37*

##### *Dérogations pour nouvelles technologies ou nouveaux concepts*

1. Le constructeur peut demander une réception UE par type pour un type de véhicule, de système, de composant ou d'entité technique distincte incorporant de nouvelles technologies ou de nouveaux concepts qui sont incompatibles avec un ou plusieurs des actes réglementaires énumérés à l'annexe IV.
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 de réception UE par type mentionne les raisons pour lesquelles les nouvelles technologies ou nouveaux concepts rendent le véhicule, le système, le composant ou l'entité technique distincte incompatible avec un ou plusieurs des actes réglementaires énumérés à l'annexe IV;
  - b) la demande de réception UE par type décrit les conséquences pour la sécurité et l'environnement de la nouvelle technologie ou du nouveau concept et les mesures prises pour garantir que, par rapport aux prescriptions auxquelles il est demandé de déroger, un niveau au moins équivalent de sécurité et de protection de l'environnement est assuré;
  - c) des descriptions et résultats d'essais prouvant que la condition visée au point b) est satisfaite sont présentés.
3. La délivrance de réceptions UE par type avec dérogations pour nouvelles technologies ou nouveaux concepts est soumise à l'autorisation de la Commission. Cette autorisation est donnée par un acte d'exécution. L'acte d'exécution correspondant est adopté conformément à la procédure d'examen visée à l'article 87, paragraphe 2.
4. Dans l'attente de la décision de la Commission sur l'autorisation, l'autorité compétente en matière de réception peut délivrer une réception UE par type provisoire, valable uniquement sur le territoire de l'État membre de cette autorité compétente en matière de réception, pour un type de véhicule couvert par la dérogation sollicitée. L'autorité compétente en matière de réception en informe, sans tarder, la Commission et les autres États membres au moyen d'un dossier contenant les informations visées au paragraphe 2.

La nature provisoire et la validité territoriale limitée de la réception UE par type sont indiquées de manière visible dans l'intitulé de la fiche de réception par type ainsi que dans l'intitulé du certificat de conformité.



5. Les autorités compétentes en matière de réception des autres États membres peuvent décider d'accepter la réception UE par type provisoire visée au paragraphe 4 sur leur territoire, à condition qu'elles informent par écrit l'autorité compétente en matière de réception qui a accordé la réception UE par type provisoire de leur acceptation.
6. Le cas échéant, l'autorisation de la Commission visée au paragraphe 3 spécifie si elle est soumise à des restrictions, notamment en ce qui concerne le nombre maximal de véhicules couverts. Dans tous les cas, la réception par type est valable pour une durée d'au moins 36 mois.
7. Si la Commission refuse l'autorisation visée au paragraphe 3, l'autorité compétente en matière de réception informe immédiatement le détenteur de la réception par type provisoire visée au paragraphe 4 que ladite réception UE par type provisoire sera révoquée six mois après la date de refus de la Commission.

Toutefois, les véhicules fabriqués conformément à la réception UE par type 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 UE par type provisoire conformément au paragraphe 5.

#### *Article 38* *Adaptation ultérieure d'actes réglementaires*

1. Lorsque la Commission a autorisé la délivrance d'une réception UE par type conformément à l'article 37, elle prend immédiatement les mesures nécessaires pour adapter les actes réglementaires concernés aux dernières avancées technologiques.  
Si la dérogation visée à l'article 37 concerne un règlement de la CEE-ONU, la Commission présente des propositions de modification du règlement concerné de la CEE-ONU conformément aux dispositions de l'annexe III de la décision 97/836/CE du Conseil.
2. Une fois que les actes réglementaires concernés ont été modifiés, toute restriction figurant dans la décision de la Commission autorisant la délivrance d'une réception UE par type est levée.
3. Lorsque les mesures nécessaires pour adapter les actes réglementaires visés au paragraphe 1 n'ont pas été prises, la Commission peut autoriser l'extension de la réception UE par type provisoire au moyen d'une décision et à la demande de l'État membre qui a accordé la réception UE par type provisoire. Ces actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 87, paragraphe 2.

### **CHAPITRE VIII** **VÉHICULES PRODUITS EN PETITES SÉRIES**

#### *Article 39* *Réception UE par type pour véhicules produits en petites séries*

1. À la demande du constructeur et dans les limites quantitatives annuelles indiquées dans la section 1 de l'annexe XII, les États membres accordent une réception UE par type pour un type de véhicule produit en petites séries qui satisfait au moins aux prescriptions figurant dans l'annexe IV, partie I, appendice 1.
2. Le paragraphe 1 ne s'applique pas aux véhicules à usage spécial.

3. Les fiches de réception UE par type pour véhicules produits en petites séries sont numérotées conformément à l'annexe VII.

#### *Article 40*

##### *Réception nationale par type pour véhicules produits en petites séries*

1. Le constructeur peut demander une réception nationale par type pour véhicules produits en petites séries dans les limites quantitatives annuelles indiquées dans la section 2 de l'annexe XII. Ces limites s'appliquent à la mise à disposition sur le marché, à l'immatriculation ou à la mise en service de véhicules du type réceptionné sur le marché de chaque État membre au cours d'une année donnée.
2. Les États membres peuvent décider d'exempter un type de véhicule visé au paragraphe 1 d'une ou plusieurs des prescriptions de fond énoncées dans les actes réglementaires énumérés dans l'annexe IV, à condition qu'ils définissent d'autres prescriptions pertinentes pour les remplacer.
3. Aux fins de la réception nationale par type pour véhicules produits en petites séries, l'autorité compétente en matière de réception accepte les systèmes, composants ou entités techniques distinctes qui sont réceptionnés par type conformément aux actes énumérés dans l'annexe IV.
4. La fiche de réception nationale par type pour véhicules produits en petites séries est établie d'après le modèle présenté dans l'annexe VI, mais porte l'intitulé «Fiche de réception nationale par type pour véhicules produits en petites séries» et spécifie le contenu et la nature des exemptions accordées en application du paragraphe 2. Les fiches de réception par type sont numérotées conformément au système harmonisé visé dans l'annexe VII.

#### *Article 41*

##### *Validité de la réception nationale par type pour véhicules produits en petites séries*

1. La validité de la réception nationale par type pour véhicules produits en petites séries est limitée au territoire de l'État membre dont l'autorité compétente en matière de réception a accordé la réception par type.
2. À la demande du constructeur, l'autorité compétente en matière de réception envoie aux autorités compétentes en matière de réception des États membres désignés par le constructeur un exemplaire de la fiche de réception par type et de ses annexes, par courrier recommandé ou par courrier électronique.
3. Les autorités compétentes en matière de réception des États membres désignés par le constructeur décident, dans les trois mois suivant la réception des documents visés au paragraphe 2, si elles acceptent ou non la réception par type.  
Les autorités compétentes en matière de réception des États membres acceptent la réception nationale par type, à moins qu'elles n'aient de bonnes raisons de considérer que les prescriptions techniques nationales en vertu desquelles le type de véhicule a été réceptionné ne sont pas équivalentes à leurs propres prescriptions.
4. Les autorités compétentes en matière de réception des États membres communiquent, dans les deux mois, leur décision à l'autorité compétente en matière de réception qui a accordé la réception nationale par type.
5. Lorsqu'un demandeur souhaite mettre sur le marché, faire immatriculer ou mettre en service dans un autre État membre un véhicule auquel a été délivrée la réception

nationale par type pour véhicules produits en petites séries, l'autorité compétente en matière de réception qui a accordé la réception nationale par type pour véhicules produits en petites séries communique à l'autorité nationale de l'autre État membre un exemplaire de la fiche de réception par type, y compris le dossier de réception.

L'autorité nationale de l'autre État membre autorise la mise sur le marché, l'immatriculation ou la mise en service dudit véhicule, à moins qu'elle n'ait de bonnes raisons de considérer que les prescriptions techniques nationales en vertu desquelles le type de véhicule a été réceptionné ne sont pas équivalentes à ses propres prescriptions.

## **CHAPITRE IX**

### **RÉCEPTIONS INDIVIDUELLES D'UN VÉHICULE**

#### *Article 42*

##### *Réceptions UE individuelles d'un véhicule*

1. Les États membres accordent une réception UE individuelle d'un véhicule à un véhicule qui répond aux prescriptions énoncées dans l'annexe IV, partie I, appendice 2, ou, pour des véhicules à usage spécial, dans l'annexe IV, partie III.
2. Une demande de réception UE individuelle d'un véhicule est soumise par le constructeur, ou par le propriétaire du véhicule, ou par le mandataire de ce dernier, à condition que ledit mandataire soit établi dans l'Union.
3. Les États membres ne procèdent pas à des essais destructifs pour établir si le véhicule satisfait aux prescriptions visées au paragraphe 1 et utilisent toute information pertinente fournie par le demandeur à cette fin.
4. La fiche de réception UE individuelle d'un véhicule est conforme au modèle présenté dans l'annexe VI. Les fiches de réception UE individuelle d'un véhicule sont numérotées conformément à l'annexe VII.
5. Les États membres autorisent la mise sur le marché, l'immatriculation et la mise en services de véhicules munis d'une fiche de réception UE individuelle valide.

#### *Article 43*

##### *Réceptions nationales individuelles d'un véhicule*

1. Les États membres peuvent décider d'exempter un véhicule particulier, qu'il soit unique ou non, d'une ou plusieurs des dispositions du présent règlement ou des prescriptions de fond énoncées dans les actes réglementaires énumérés dans l'annexe IV, à condition qu'ils définissent d'autres prescriptions pertinentes pour les remplacer.
2. Une demande de réception nationale individuelle d'un véhicule est soumise par le constructeur, ou par le propriétaire du véhicule, ou par le mandataire de ce dernier, à condition que ledit mandataire soit établi dans l'Union.
3. Les États membres ne procèdent pas à des essais destructifs pour établir si le véhicule satisfait aux autres prescriptions visées au paragraphe 1 et utilisent toute information pertinente fournie par le demandeur à cette fin.

4. Pour la réception nationale individuelle d'un véhicule, l'autorité compétente en matière de réception accepte les systèmes, composants ou entités techniques distinctes qui sont réceptionnés par type conformément aux actes énumérés dans l'annexe IV.
5. Un État membre délivre, sans tarder, une fiche de réception nationale individuelle lorsque le véhicule est conforme à la description jointe à la demande et satisfait aux autres prescriptions applicables.
6. Le format de la fiche de réception nationale individuelle d'un véhicule est conforme au modèle de la fiche de réception UE par type présenté dans l'annexe VI et contient au moins les informations nécessaires pour demander l'immatriculation indiquées dans la directive 1999/37/CE du Conseil<sup>28</sup>.

La fiche de réception nationale individuelle d'un véhicule porte le numéro VIN du véhicule concerné ainsi que l'intitulé «Fiche de réception nationale individuelle d'un véhicule».

#### *Article 44*

##### *Validité des réceptions nationales individuelles d'un véhicule*

1. La validité de la réception nationale individuelle d'un véhicule est limitée au territoire de l'État membre qui l'a accordée.
2. Lorsqu'un demandeur souhaite mettre à disposition sur le marché, faire immatriculer ou mettre en service dans un autre État membre un véhicule pour lequel a été obtenue une réception nationale individuelle, l'État membre qui a accordé la réception lui fournit, à sa demande, une déclaration mentionnant les dispositions techniques en vertu desquelles ledit véhicule a été réceptionné.
3. Un État membre autorise la mise à disposition sur le marché, l'immatriculation ou la mise en service d'un véhicule pour lequel un autre État membre a accordé une réception nationale individuelle conformément à l'article 43, à moins qu'il n'ait de bonnes raisons de considérer que les autres prescriptions pertinentes en vertu desquelles le véhicule a été réceptionné ne sont pas équivalentes à ses propres prescriptions.
4. Les dispositions du présent article peuvent être appliquées aux véhicules qui ont fait l'objet d'une réception par type conformément au présent règlement et qui ont été modifiés avant leur première immatriculation ou mise en service.

#### *Article 45*

##### *Dispositions spécifiques*

1. Les procédures prévues aux articles 43 et 44 peuvent s'appliquer à un véhicule donné au cours des étapes successives de son achèvement conformément à une procédure de réception par type multi-étapes.
2. Les procédures prévues aux articles 43 et 44 ne peuvent pas remplacer une étape intermédiaire dans le déroulement normal d'une procédure de réception par type multi-étapes et ne sont pas applicables aux fins de l'obtention de la réception de première étape d'un véhicule.

<sup>28</sup>

Directive 1999/37/CE du Conseil du 29 avril 1999 relative aux documents d'immatriculation des véhicules (JO L 138 du 1.6.1999, p. 57).

## **CHAPITRE X**

### **MISE À DISPOSITION SUR LE MARCHÉ, IMMATRICULATION OU MISE EN SERVICE**

#### *Article 46*

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

1. Sans préjudice des articles 49 à 51, les véhicules pour lesquels la réception par type d'un véhicule entier est obligatoire ou pour lesquels le constructeur a obtenu cette réception par type 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 aux articles 34 et 35.

Des véhicules incomplets peuvent être mis à disposition sur le marché ou mis en service, mais les autorités nationales responsables de l'immatriculation des véhicules peuvent refuser l'immatriculation et l'utilisation sur la route de ces véhicules.

2. Les véhicules qui sont dispensés de l'obligation relative au certificat de conformité peuvent également être mis à disposition sur le marché, immatriculés ou mis en service s'ils sont conformes aux prescriptions techniques applicables du présent règlement.
3. Le nombre de véhicules produits en petites séries qui sont mis à disposition sur le marché, immatriculés ou mis en service au cours d'une même année ne peut dépasser les limites quantitatives annuelles indiquées dans l'annexe XII.

#### *Article 47*

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

1. Les véhicules de fin de série pour lesquels la réception UE par type a perdu sa validité en application de l'article 33, paragraphe 2, point a), ne peuvent être mis à disposition sur le marché, immatriculés ou mis en service qu'à la condition que la prescription énoncée au paragraphe 4 et les limites de temps indiquées aux paragraphes 2 et 4 soient respectées.

Le premier alinéa s'applique seulement aux véhicules qui se trouvaient déjà sur le territoire de l'Union et n'avaient pas encore été mis à disposition sur le marché, ni immatriculés ni mis en service, avant l'expiration de la validité de leur réception UE par type.

2. Le paragraphe 1 s'applique aux véhicules complets pendant une période de 12 mois à compter de la date à laquelle la réception UE par type a perdu sa validité et aux véhicules complétés pendant une période de 18 mois à compter de cette même date.
3. Un constructeur qui souhaite mettre à disposition sur le marché, immatriculer ou mettre en service des véhicules de fin de série conformément au paragraphe 1 présente une demande à cette fin à l'autorité nationale de l'État membre qui a accordé la réception UE par type. La demande précise les raisons techniques ou économiques pour lesquelles ces véhicules ne sont pas conformes aux nouvelles prescriptions pour la réception par type et indique le numéro VIN des véhicules concernés.

L'autorité nationale concernée décide, dans les trois mois suivant la réception de la demande, d'autoriser ou non la mise sur le marché, l'immatriculation et la mise en

service de ces véhicules sur le territoire de l'État membre concerné et détermine le nombre de véhicules pour lequel l'autorisation peut être accordée.

4. Seuls les véhicules de fin de série munis d'un certificat de conformité valide qui est resté valide pendant au moins trois mois après sa date de délivrance, mais pour lesquels la réception par type a perdu sa validité en application de l'article 33, paragraphe 2, point a), peuvent être mis à disposition sur le marché, immatriculés ou mis en service dans l'Union.
5. Le certificat de conformité des véhicules mis à disposition sur le marché, immatriculés ou mis en service conformément au présent article comprend une mention spéciale indiquant que ces véhicules sont des véhicules de fin de série, ainsi que la date jusqu'à laquelle ces véhicules peuvent être mis à disposition sur le marché, immatriculés ou mis en service dans l'Union.
6. Les États membres tiennent des registres des numéros VIN des véhicules dont la mise à disposition sur le marché, l'immatriculation ou la mise en service est autorisée au titre du présent article.

#### *Article 48*

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

1. Les composants ou les entités techniques distinctes, y compris ceux destinés au marché des pièces et des équipements de rechange, ne peuvent être mis à disposition sur le marché ou mis en service que s'ils satisfont aux prescriptions des actes réglementaires applicables énumérés dans l'annexe IV et sont marqués conformément à l'article 36.
2. Le paragraphe 1 ne s'applique pas dans le cas de composants ou d'entités techniques distinctes qui ont été spécialement fabriqués ou conçus pour de nouveaux véhicules ne relevant pas du présent règlement.
3. Les États membres peuvent autoriser la mise à disposition sur le marché ou la mise en service de composants ou d'entités techniques distinctes qui bénéficient d'une dérogation au titre de l'article 37 ou qui sont destinés à être utilisés sur des véhicules couverts par des réceptions délivrées au titre des articles 39, 40, 42 et 43 concernant le composant ou l'entité technique distincte en question.
4. Les États membres peuvent également autoriser la mise à disposition sur le marché ou la mise en service de composants ou d'entités techniques distinctes destinés à être utilisés sur des véhicules pour lesquels la réception par type au titre du présent règlement ou de la directive 2007/46/CE n'était pas requise au moment où ces véhicules ont été mis à disposition sur le marché, immatriculés ou mis en service.

## **CHAPITRE XI CLAUSES DE SAUVEGARDE**

#### *Article 49*

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

1. Les autorités chargées de la surveillance du marché d'un État membre qui ont pris des mesures conformément à l'article 20 du règlement (CE) n° 765/2008 et à l'article 8 du

présent règlement, ou qui ont des raisons suffisantes de considérer qu'un véhicule, un système, un composant ou une entité technique distincte relevant du présent règlement présente un risque grave pour la santé ou la sécurité des personnes ou pour d'autres aspects liés à la protection de l'intérêt public couverts par le présent règlement, informent, sans tarder, l'autorité compétente en matière de réception qui a délivré la réception de leurs constatations.

2. L'autorité compétente en matière de réception visée au paragraphe 1 procède à une évaluation du véhicule, du système, du composant ou de l'entité technique distincte concerné(e) couvrant toutes les prescriptions énoncées dans le présent règlement. Les opérateurs économiques concernés coopèrent pleinement avec les autorités compétentes en matière de réception et 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 distincte ne respecte pas les prescriptions définies dans le présent règlement, elle demande, sans tarder, à l'opérateur économique en cause de prendre toutes les mesures correctives appropriées pour mettre le véhicule, le système, le composant ou l'entité technique distincte en conformité avec ces prescriptions, ou elle prend des mesures restrictives visant à retirer du marché ou à rappeler dans un délai raisonnable, en fonction de la nature du risque, le véhicule, le système, le composant ou l'entité technique distincte concerné(e).

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

3. L'autorité compétente en matière de réception informe la Commission et les autres États membres des résultats de l'évaluation visée au paragraphe 1 et des mesures à prendre par l'opérateur économique.
4. Conformément aux obligations visées aux articles 11 à 19, l'opérateur économique fait en sorte que toutes les mesures correctives appropriées soient prises pour tous les véhicules, systèmes, composants ou entités techniques distinctes non conformes qu'il a mis sur le marché, immatriculés ou mis en service dans l'Union.
5. Lorsque l'opérateur économique ne prend pas de mesures correctives adéquates dans le délai visé au paragraphe 2, deuxième alinéa, les autorités nationales adoptent toutes les mesures restrictives provisoires 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.

#### *Article 50*

##### *Procédures de notification et d'objection concernant des mesures restrictives prises au niveau national*

1. Les autorités nationales informent, sans tarder, la Commission et les autres États membres des mesures restrictives prises conformément à l'article 49, paragraphes 1 et 5.

Les informations fournies contiennent toutes les précisions disponibles, notamment les données nécessaires pour identifier le véhicule, le système, le composant ou l'entité technique distincte non conforme, son origine, la nature de la non-conformité

alléguée et du risque encouru, ainsi que la nature et la durée des mesures restrictives nationales prises et les arguments avancés par l'opérateur économique concerné.

2. L'autorité compétente en matière de réception visée à l'article 49, paragraphe 1, indique si la non-conformité est due à l'une des circonstances suivantes:
  - a) le véhicule, le système, le composant ou l'entité technique distincte ne respecte pas les prescriptions 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) les actes réglementaires applicables énumérés dans l'annexe IV présentent des lacunes.
3. Dans un délai d'un mois suivant la réception des informations visées au paragraphe 1, les États membres autres que celui à l'origine de la procédure informent la Commission et les autres États membres de toute mesure restrictive prise et leur font part de toute information supplémentaire dont ils disposent à propos de la non-conformité du véhicule, du système, du composant ou de l'entité technique distincte concerné(e) ainsi que, dans l'éventualité où ils s'opposent à la mesure nationale notifiée, de leurs objections.
4. Lorsque, dans le mois suivant la réception des informations visées au paragraphe 1, une objection a été émise par un autre État membre ou par la Commission à l'encontre d'une mesure restrictive prise par un État membre, cette mesure est évaluée par la Commission conformément à l'article 51.
5. Lorsque, dans le mois suivant la réception des informations visées au paragraphe 1, aucune objection n'a été émise par un autre État membre ou par la Commission à l'encontre d'une mesure restrictive prise par un État membre, cette mesure est réputée justifiée. Les autres États membres font en sorte que des mesures restrictives similaires soient prises pour le véhicule, le système, le composant ou l'entité technique distincte concerné(e).

#### *Article 51*

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

1. Lorsque, durant la procédure prévue à l'article 50, paragraphes 3 et 4, des objections ont été émises à l'encontre d'une mesure restrictive prise par un État membre ou lorsque la Commission a considéré qu'une mesure nationale était contraire à la législation de l'Union, la Commission procède, sans tarder, à l'évaluation de la mesure nationale après avoir consulté les États membres et le ou les opérateurs économiques concernés. Sur la base des résultats de cette évaluation, la Commission adopte une décision sur le caractère justifié ou non de la mesure nationale. Ces actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 87, paragraphe 2.

La Commission adresse sa décision à tous les États membres et la communique immédiatement à l'opérateur ou aux opérateurs économiques concernés. Les États membres exécutent sans tarder la décision de la Commission et en informent la Commission.
2. Lorsque la Commission considère que la mesure nationale est justifiée, tous les États membres prennent les mesures nécessaires pour faire en sorte que le véhicule, le système, le composant ou l'entité technique distincte non conforme soit retiré(e) de



leur marché et ils en informent la Commission. Lorsque la Commission considère que la mesure nationale n'est pas justifiée, l'État membre concerné la retire ou l'adapte, conformément à la décision de la Commission visée au paragraphe 1.

3. Lorsque la mesure nationale est considérée comme justifiée et qu'elle est attribuée à des lacunes dans les actes réglementaires visés dans l'annexe IV, la Commission propose des mesures appropriées de la manière suivante:
  - a) lorsque des actes réglementaires sont concernés, la Commission propose les modifications nécessaires à l'acte en cause;
  - b) s'il s'agit de règlements de la CEE-ONU, la Commission propose les projets de modifications nécessaires aux règlements CEE-ONU concernés, conformément aux dispositions de l'annexe III de la décision 97/836/CE du Conseil.

#### Article 52

*Véhicules, systèmes, composants ou entités techniques distinctes conformes qui présentent un risque grave pour la sécurité ou une nuisance grave pour la santé et l'environnement*

1. Lorsqu'un État membre constate, après avoir réalisé l'évaluation prévue à l'article 49, paragraphe 1, qu'un véhicule, un système, un composant ou une entité technique distincte, bien que conforme aux prescriptions 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 correctives appropriées pour faire en sorte que le véhicule, le système, le composant ou l'entité technique distincte concerné(e), une fois mis(e) sur le marché, immatriculé(e) ou mis(e) en service, ne présente plus ce risque, ou il prend des mesures restrictives visant à retirer du marché ou à rappeler dans un délai raisonnable, en fonction de la nature du risque, le véhicule, le système, le composant ou l'entité technique distincte concerné(e).

L'État membre peut refuser l'immatriculation des véhicules en cause tant que l'opérateur économique n'a pas pris toutes les mesures correctives appropriées.
2. L'opérateur économique fait en sorte que des mesures correctives appropriées soient prises pour tous les véhicules, systèmes, composants ou entités techniques distinctes concernés visés au paragraphe 1.
3. Dans un délai d'un mois suivant la demande visée au paragraphe 1, l'État membre communique à la Commission et aux autres États membres toutes les informations disponibles, notamment les données nécessaires pour identifier le véhicule, le système, le composant ou l'entité technique distincte 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 restrictives nationales adoptées.
4. La Commission consulte, sans tarder, 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 adoptée. 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. Ces actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 87, paragraphe 2.
5. La Commission adresse sa décision à tous les États membres et la communique immédiatement à l'opérateur ou aux opérateurs économiques concernés.

### Article 53

#### *Dispositions générales relatives aux véhicules, systèmes, composants ou entités techniques distinctes non conformes*

1. Lorsque des véhicules, systèmes, composants ou entités techniques distinctes accompagnés d'un certificat de conformité ou portant une marque de réception ne sont pas conformes au type réceptionné, ne sont pas conformes au présent règlement ou ont été réceptionnés sur la base de données incorrectes, les autorités compétentes en matière de réception, les autorités chargées de la surveillance du marché ou la Commission peuvent prendre les mesures restrictives nécessaires conformément à l'article 21 du règlement (CE) n° 765/2008, afin d'interdire ou de restreindre la mise à disposition sur le marché, l'immatriculation ou la mise en service sur le marché de véhicules, de systèmes, de composants ou d'entités techniques distinctes non conformes, de les retirer du marché ou de les rappeler, y compris le retrait de la réception par type par l'autorité compétente qui a accordé la réception UE par type, jusqu'à ce que l'opérateur économique concerné ait pris toutes les mesures correctives appropriées pour faire en sorte que les véhicules, systèmes, composants ou entités techniques distinctes soient mis en conformité.
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.

### Article 54

#### *Procédures de notification et d'objection relatives aux véhicules, systèmes, composants ou entités techniques distinctes non conformes*

1. Si une autorité compétente en matière de réception ou une autorité chargée de la surveillance du marché constate que des véhicules, systèmes, composants ou entités techniques distinctes ne sont pas conformes au présent règlement, que la réception par type a été délivrée sur la base de données incorrectes ou que des véhicules, systèmes, composants ou entités techniques distinctes accompagnés d'un certificat de conformité ou portant une marque de réception ne sont pas conformes au type réceptionné, elle peut prendre toutes les mesures restrictives appropriées conformément à l'article 53, paragraphe 1.
2. L'autorité compétente en matière de réception, l'autorité chargée de la surveillance du marché ou la Commission demande également à l'autorité compétente en matière de réception ayant accordé la réception UE par type de vérifier que les véhicules, systèmes, composants ou entités techniques distinctes en production continuent d'être conformes au type réceptionné ou, le cas échéant, que les véhicules, systèmes, composants ou entités techniques distinctes déjà mis sur le marché sont mis en conformité.
3. Dans le cas de la réception par type d'un véhicule entier, lorsque la non-conformité d'un véhicule est due à un système, un composant ou une entité technique distincte, la demande visée au paragraphe 2 est également adressée à l'autorité compétente en matière de réception qui a accordé la réception UE par type pour ce système, ce composant, cette entité technique distincte.
4. Dans le cas de la réception par type multi-étapes, lorsque la non-conformité d'un véhicule complété est due à un système, un composant ou une entité technique distincte qui fait partie du véhicule incomplet ou au véhicule incomplet lui-même, la demande visée au paragraphe 2 est également adressée à l'autorité compétente en

matière de réception qui a accordé la réception UE par type pour ce système, ce composant, cette entité technique distincte ou ce véhicule incomplet.

5. À la réception de la demande visée aux paragraphes 1 à 4, l'autorité compétente en matière de réception qui a accordé la réception UE par type procède à une évaluation relative aux véhicules, systèmes, composants ou entités techniques distinctes concernés couvrant l'ensemble des prescriptions énoncées dans le présent règlement. L'autorité compétente en matière de réception vérifie également les données sur la base desquelles la réception a été délivrée. Les opérateurs économiques concernés coopèrent pleinement avec l'autorité compétente en matière de réception.
6. Lorsque la non-conformité est établie par l'autorité compétente en matière de réception qui a accordé la réception UE par type pour un véhicule, un système, un composant ou une entité technique distincte, cette autorité compétente en matière de réception exige, sans tarder, que l'opérateur économique concerné prenne toutes les mesures correctives appropriées pour mettre en conformité le véhicule, le système, le composant ou l'entité technique distincte et, si nécessaire, ladite autorité prend les mesures visées à l'article 53, paragraphe 1, dès que possible et, au plus tard, dans le mois suivant la date de la demande.
7. Les autorités nationales prenant des mesures restrictives conformément à l'article 53, paragraphe 1, en informent immédiatement la Commission et les autres États membres.
8. Lorsque, dans le mois suivant la notification des mesures restrictives prises par une autorité compétente en matière de réception ou une autorité chargée de la surveillance du marché conformément à l'article 53, paragraphe 1, une objection a été soulevée par un autre État membre concernant la mesure restrictive notifiée ou lorsque la Commission établit un cas de non-conformité conformément à l'article 9, paragraphe 5, la Commission consulte, sans tarder, les États membres et le ou les opérateurs économiques concernés et, en particulier, l'autorité compétente qui a délivré la réception par type, et évalue la mesure nationale prise. Sur la base de cette évaluation, la Commission peut décider de prendre les mesures restrictives nécessaires prévues à l'article 53, paragraphe 1, au moyen d'actes d'exécution. Ces actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 87, paragraphe 2.

La Commission adresse sa décision à tous les États membres et la communique immédiatement à l'opérateur ou aux opérateurs économiques concernés. Les États membres exécutent, sans tarder, la décision de la Commission et en informent la Commission.

9. Lorsque, dans le mois suivant la notification des mesures restrictives prises conformément à l'article 53, paragraphe 1, aucune objection n'a été soulevée, par un autre État membre ou par la Commission, concernant une mesure restrictive prise par un État membre, cette mesure est considérée comme justifiée. Les autres États membres veillent à ce que des mesures restrictives similaires soient prises à l'encontre des véhicules, systèmes, composants ou entités techniques distinctes concernés.

## Article 55

### *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 équipements susceptibles de présenter un risque grave pour le bon fonctionnement de systèmes essentiels à la sécurité du véhicule ou à sa performance environnementale ne sont ni mis sur le marché, ni mis en service et sont interdits, à moins qu'une autorité compétente en matière de réception ne les ait autorisés conformément à l'article 56, paragraphes 1 et 4.
2. La Commission est habilitée à adopter, conformément à l'article 88, des actes délégués pour définir les prescriptions auxquelles les pièces et équipements visés au paragraphe 1 doivent satisfaire.

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

3. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 88 pour modifier l'annexe XIII afin de tenir compte de l'évolution des techniques et de la réglementation, en actualisant la liste des pièces ou équipements sur la base d'informations concernant:
  - a) la gravité du risque pour la sécurité ou la performance environnementale des véhicules équipés des pièces ou équipements en question;
  - b) l'effet potentiel, sur les consommateurs et les fabricants de pièces et équipements de rechange, d'une autorisation éventuelle pour les pièces ou équipements au titre de l'article 56, paragraphe 1.
4. Le paragraphe 1 n'est pas applicable aux pièces ou équipements d'origine ni aux pièces ou équipements faisant partie d'un système qui a fait l'objet d'une réception par type conformément aux actes réglementaires énumérés dans l'annexe IV, sauf si la réception par type porte sur d'autres aspects que le risque grave visé au paragraphe 1.

Aux fins du présent paragraphe, on entend par «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 l'assemblage du véhicule en question.

5. Le paragraphe 1 n'est pas applicable aux pièces ou équipements qui sont exclusivement produits pour des véhicules de course. Les pièces ou équipements énumérés dans l'annexe XIII qui sont utilisés à la fois en course et sur la voie publique ne sont pas mis à disposition pour des véhicules destinés à circuler sur le réseau routier public, à moins qu'ils ne soient conformes aux prescriptions énoncées dans les actes délégués visés au paragraphe 2 et n'aient été autorisés par la Commission au moyen d'actes d'exécution. Ceux-ci sont adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 87, paragraphe 2.

## Article 56

### *Prescriptions connexes relatives aux pièces et équipements susceptibles de présenter un risque grave pour le bon fonctionnement de systèmes essentiels*

1. Un fabricant de pièces ou d'équipements peut demander l'autorisation visée à l'article 55, paragraphe 1, en soumettant à l'autorité compétente en matière de réception une demande accompagnée d'un rapport d'essais établi par un service technique désigné et certifiant que les pièces ou équipements pour lesquels une autorisation est demandée sont conformes aux prescriptions visées à l'article 55, paragraphe 2. Le fabricant ne peut introduire qu'une seule demande pour chaque type de pièce ou équipement et ce, auprès d'une seule autorité compétente en matière de réception.

2. La demande d'autorisation mentionne les coordonnées du fabricant des pièces ou équipements, le type, le numéro d'identification et le numéro des pièces ou 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 équipements doivent être montés.

L'autorité compétente en matière de réception autorise la mise sur le marché et la mise en service des pièces ou équipements lorsqu'elle constate, sur la base du rapport d'essais visé au paragraphe 1 et d'autres éléments de preuve, que les pièces ou équipements en question sont conformes aux prescriptions visées à l'article 55, paragraphe 2.

L'autorité compétente en matière de réception délivre, sans tarder, au fabricant un certificat d'autorisation établi conformément au modèle présenté dans l'appendice 1 de l'annexe XI, numéroté conformément à la section 2 de l'annexe XI.

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 88 pour modifier l'annexe XI afin de tenir compte de l'évolution des techniques et de la réglementation, en actualisant le modèle et le système de numérotation du certificat d'autorisation.

3. Le fabricant informe, sans tarder, l'autorité compétente en matière de réception qui a accordé l'autorisation de toute modification ayant une incidence sur les conditions auxquelles l'autorisation 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 fait en sorte que les pièces ou équipements soient produits et continuent d'être produits dans le respect des conditions auxquelles l'autorisation a été délivrée.

4. Avant de délivrer une autorisation, l'autorité compétente en matière de réception s'assure de l'existence de modalités et de procédures 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 équipements soient mis en conformité. Au besoin, ladite autorité retire l'autorisation.

5. Sur demande d'une autorité nationale d'un autre État membre, l'autorité compétente en matière de réception qui a délivré l'autorisation lui envoie, dans un délai d'un mois à compter de la réception d'une telle demande, un exemplaire du certificat d'autorisation délivré, ainsi que de ses annexes, au moyen d'un système d'échange

électronique commun et sécurisé. L'exemplaire en question peut également être envoyé sous la forme d'un fichier électronique sécurisé.

6. Une autorité compétente en matière de réception qui conteste l'autorisation délivrée par un autre État membre porte les raisons de sa contestation à l'attention de 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. Ces actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 87, paragraphe 2.
7. Tant que la liste visée à l'article 55, paragraphe 3, n'a pas été établie, les États membres peuvent maintenir les dispositions nationales concernant les pièces ou équipements susceptibles de compromettre le bon fonctionnement de systèmes essentiels à la sécurité du véhicule ou à sa performance environnementale.

#### *Article 57*

##### *Dispositions générales concernant le rappel de véhicules, de systèmes, de composants ou d'entités techniques distinctes*

1. Un constructeur auquel a été délivrée une réception par type d'un véhicule entier et qui est obligé de rappeler des véhicules conformément à l'article 12, paragraphe 1, à l'article 15, paragraphe 1, à l'article 17, paragraphe 2, à l'article 49, paragraphe 1, à l'article 49, paragraphe 6, à l'article 51, paragraphe 4, à l'article 52, paragraphe 1, et à l'article 53, paragraphe 1, du présent règlement ou à l'article 20 du règlement (CE) n° 765/2008 en informe immédiatement l'autorité compétente en matière de réception qui a délivré la réception par type d'un véhicule entier.
2. Un fabricant de systèmes, de composants ou d'entités techniques distinctes auquel a été délivrée une réception UE par type et qui est obligé de rappeler des systèmes, composants ou entités techniques distinctes conformément à l'article 12, paragraphe 1, à l'article 15, paragraphe 1, à l'article 17, paragraphe 2, à l'article 49, paragraphe 1, à l'article 49, paragraphe 6, à l'article 51, paragraphe 4, à l'article 52, paragraphe 1 et à l'article 53, paragraphe 1, du présent règlement ou à l'article 20 du règlement (CE) n° 765/2008 en informe immédiatement l'autorité compétente en matière de réception qui a délivré la réception UE par type.
3. Le constructeur/fabricant propose à l'autorité compétente en matière de réception qui a délivré la réception par type un ensemble de solutions appropriées pour mettre les véhicules, systèmes, composants ou entités techniques distinctes en conformité et, le cas échéant, pour neutraliser le risque grave visé à l'article 20 du règlement (CE) n° 765/2008.

L'autorité compétente en matière de réception procède à une évaluation pour vérifier si les solutions proposées sont suffisantes et suffisamment rapides et elle communique, sans tarder, les solutions qu'elle a approuvées aux autorités compétentes en matière de réception des autres États membres et à la Commission.

#### *Article 58*

##### *Dispositions spécifiques concernant le rappel de véhicules, de systèmes, de composants ou d'entités techniques distinctes*

1. Lorsqu'une autorité compétente en matière de réception ou la Commission considère que les solutions visées à l'article 57, paragraphe 3, sont insuffisantes ou ne sont pas mises en œuvre suffisamment rapidement, elle informe, sans tarder, l'autorité

compétente en matière de réception qui a délivré la réception UE par type et la Commission de ses préoccupations.

L'autorité compétente en matière de réception qui a accordé la réception UE par type demande au constructeur/fabricant de prendre des mesures correctives pour répondre aux préoccupations notifiées. Lorsque le constructeur/fabricant ne propose pas et ne met pas en œuvre des mesures correctives efficaces, l'autorité compétente en matière de réception qui a délivré la réception UE par type prend toutes les mesures restrictives requises, y compris le retrait de la réception UE par type et le rappel obligatoire, et informe les autorités compétentes en matière de réception des autres États membres et la Commission des mesures restrictives qu'elle a prises. En cas de retrait de la réception UE par type, l'autorité compétente en matière de réception informe, sans tarder, le constructeur/fabricant par lettre recommandée, ou par un moyen électronique équivalent, de ce retrait.

2. Lorsqu'une autorité compétente en matière de réception considère que les mesures restrictives prises en vertu de l'article 58, paragraphe 1, par l'autorité compétente en matière de réception qui a délivré la réception UE par type ne sont pas suffisantes ou suffisamment rapides, elle en informe la Commission et elle peut prendre des mesures restrictives appropriées pour interdire ou restreindre la mise à disposition, l'immatriculation ou la mise en service des véhicules, systèmes, composants ou entités techniques distinctes non conformes concernés sur leur marché national ou pour qu'ils soient retirés de ce marché ou rappelés.
3. La Commission procède aux consultations appropriées avec les parties concernées et décide si les mesures restrictives prises par l'autorité compétente en matière de réception qui a délivré la réception UE par type sont suffisantes et suffisamment rapides et, au besoin, propose des mesures appropriées pour faire en sorte que la conformité soit rétablie et/ou que le risque grave visé à l'article 57, paragraphe 3, soit effectivement neutralisé. Cette décision se prononce également sur l'opportunité des mesures restrictives adoptées par les autorités compétentes en matière de réception qui ont considéré que les mesures prises par l'autorité compétente en matière de réception qui a délivré la réception UE par type n'étaient pas suffisantes ou suffisamment rapides. Ces actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 87, paragraphe 2.

La Commission adresse sa décision aux États membres concernés et la communique immédiatement à l'opérateur ou aux opérateurs économiques en cause.

4. Les États membres exécutent, sans tarder, la décision de la Commission et en informent la Commission.
5. Si, dans un délai d'un mois à compter de la réception de la notification concernant les solutions approuvées visées à l'article 57, paragraphe 3, aucune objection n'a été soulevée contre lesdites solutions par un autre État membre ou par la Commission, ces solutions sont réputées justifiées. Les autres États membres font en sorte que ces solutions soient appliquées aux véhicules, systèmes, composants ou entités techniques distinctes concernés qui ont été mis sur le marché, immatriculés ou mis en service sur leur territoire.

## Article 59

### *Droit d'audition des opérateurs économiques, notification des décisions et voies de recours*

1. Sauf lorsqu'une action immédiate est requise en raison d'un risque grave pour la santé et la sécurité des personnes et pour l'environnement, l'opérateur économique concerné a la possibilité de présenter ses observations à l'autorité nationale dans un délai approprié, avant que toute mesure en vertu des articles 49 à 58 soit adoptée par les autorités nationales des États membres.

Si une mesure a été adoptée sans que l'opérateur économique ait été entendu, celui-ci a la possibilité de présenter ses observations dès que possible, après quoi l'autorité nationale réexamine la mesure adoptée dans les meilleurs délais.

2. Toute mesure adoptée par les autorités nationales indique les motifs exacts sur lesquels elle se fonde.

Lorsque la mesure s'adresse à un opérateur économique particulier, elle lui est notifiée sans tarder. L'opérateur économique est informé, en même temps, des recours possibles en vertu de la législation de l'État membre concerné et des délais dans lesquels ces recours doivent être introduits.

Lorsque la mesure est de portée générale, elle est dûment publiée au journal officiel national ou dans un instrument équivalent.

3. Toute mesure adoptée par les autorités nationales est immédiatement retirée ou modifiée si l'opérateur économique prouve que des mesures correctives efficaces ont été prises.

## **CHAPITRE XII**

### **RÈGLEMENTS INTERNATIONAUX**

## Article 60

### *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 que l'Union applique et qui sont énumérés dans l'annexe IV font partie des prescriptions pour 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 réglementaires 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 d'un véhicule entier, la Commission adopte un acte délégué conformément à l'article 88 afin de rendre obligatoire l'application du règlement de la CEE-ONU ou de ses amendements, ou de modifier le présent règlement, 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.



#### Article 61

##### *Équivalence des règlements de la CEE-ONU aux fins de la réception UE par type*

1. Les règlements de la CEE-ONU énumérés dans la partie II de l'annexe IV sont reconnus comme étant équivalents aux actes réglementaires correspondants s'ils couvrent le même champ d'application et ont le même objet.
2. Les autorités des États membres compétentes en matière de réception acceptent les réceptions par type 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 par type accordées et des marques de réception apposées conformément au présent règlement et aux actes réglementaires adoptés en application de ce dernier.

#### Article 62

##### *Équivalence avec d'autres règlements*

Sur proposition de la Commission, le Conseil, statuant à la majorité qualifiée, peut reconnaître l'équivalence entre les conditions ou dispositions relatives à la réception UE par type de systèmes, de composants et d'entités techniques distinctes établies par le présent règlement et les conditions ou dispositions établies par des règlements internationaux ou des règlements de pays tiers dans le cadre d'accords multilatéraux ou bilatéraux entre l'Union et des pays tiers.

### CHAPITRE XIII

## COMMUNICATION D'INFORMATIONS TECHNIQUES

#### Article 63

##### *Informations destinées aux utilisateurs*

1. Le constructeur ou fabricant ne communique pas d'informations techniques relatives aux caractéristiques du type de véhicule, de système, de composant ou d'entité technique distincte figurant dans le présent règlement, ou dans les actes délégués ou d'exécution adoptés en application du présent règlement, qui diffèrent des caractéristiques du type réceptionné par l'autorité compétente en matière de réception.
2. Le constructeur ou fabricant met à la disposition des utilisateurs toutes les informations utiles et les instructions nécessaires décrivant les éventuelles conditions particulières ou restrictions d'utilisation concernant un véhicule, un système, un composant ou une entité technique distincte.
3. Les informations visées au paragraphe 2 sont fournies dans la ou les langues officielles de l'État membre où le véhicule, le système, le composant ou l'entité technique distincte doit être mis(e) sur le marché, immatriculé(e) ou mis(e) en service. Elles figurent dans le manuel du propriétaire, après acceptation par l'autorité compétente en matière de réception.

#### Article 64

##### *Informations destinées aux fabricants ou constructeurs*

1. Le constructeur de véhicules met à la disposition des fabricants de systèmes, de composants ou d'entités techniques distinctes toutes les informations qui sont nécessaires à la réception UE par type des systèmes, composants ou entités techniques distinctes ou à l'obtention de l'autorisation visée à l'article 55, paragraphe 1.

Le constructeur de véhicules peut imposer aux fabricants de systèmes, de composants ou d'entités techniques distinctes un accord contraignant en vue de préserver la confidentialité de toutes les informations qui ne relèvent pas du domaine public, notamment celles liées aux droits de propriété intellectuelle.

2. Le fabricant de systèmes, de composants ou d'entités techniques distinctes communique au constructeur de véhicules toutes les informations détaillées concernant les restrictions qui s'appliquent à ses réceptions par type et qui sont soit visées à l'article 27, paragraphe 3, soit imposées par un acte réglementaire figurant dans la liste de l'annexe IV.

## **CHAPITRE XIV**

### **ACCÈS AUX INFORMATIONS SUR LA RÉPARATION ET L'ENTRETIEN**

#### *Article 65*

#### *Obligation des constructeurs de fournir les informations sur la réparation et l'entretien des véhicules*

1. Les constructeurs fournissent aux opérateurs indépendants un accès illimité et normalisé aux informations du système OBD des véhicules, aux équipements et outils de diagnostic ou autres, y compris tout logiciel approprié, ainsi qu'aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules.

Les constructeurs fournissent un système normalisé, sécurisé et à distance pour permettre aux réparateurs indépendants de réaliser des opérations qui impliquent d'accéder au système de sécurité des véhicules.

2. Jusqu'à ce que la Commission ait adopté la norme appropriée via les travaux du Comité européen de normalisation (CEN) ou d'organismes de normalisation comparables, les informations du système OBD des véhicules et les informations sur la réparation et l'entretien des véhicules sont présentées d'une manière aisément accessible de telle sorte qu'elles puissent être exploitées par les opérateurs indépendants moyennant un effort raisonnable.

Les informations du système OBD des véhicules et les informations sur la réparation et l'entretien des véhicules sont communiquées sur les sites web des constructeurs dans un format normalisé ou, si ce n'est pas réalisable en raison de la nature des informations, dans un autre format approprié. En particulier, cet accès est accordé de manière non discriminatoire par rapport au contenu fourni ou à l'accès accordé aux concessionnaires et réparateurs agréés.

3. La Commission établit et met à jour les spécifications techniques appropriées sur la manière dont les informations du système OBD des véhicules et les informations sur la réparation et l'entretien des véhicules doivent être communiquées. La Commission prend en considération la technologie actuelle de l'information, les développements prévisibles de la technologie des véhicules, les normes ISO actuelles et l'éventualité d'une norme ISO mondiale.
4. Les prescriptions détaillées concernant l'accès aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules, en particulier les spécifications techniques sur la manière dont ces informations doivent être fournies, sont énoncées dans l'annexe XVIII.

5. Les constructeurs mettent également des documents de formation à la disposition des opérateurs indépendants ainsi que des concessionnaires et réparateurs agréés.
6. Le constructeur fait en sorte que les informations sur la réparation et l'entretien des véhicules soient accessibles à tout moment, sauf exigences liées aux besoins de l'entretien du système d'information.  
  
Le constructeur met à disposition sur ses sites internet les changements et compléments ultérieurs apportés aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules, en même temps qu'il les communique aux réparateurs agréés.
7. Aux fins de la fabrication et de l'entretien de pièces de rechange ou de fournitures, d'outils de diagnostic et d'équipements d'essai compatibles avec les systèmes OBD, les constructeurs fournissent les informations pertinentes des systèmes OBD et les informations pertinentes 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.
8. Aux fins de la conception, de la fabrication et de la réparation d'équipements automobiles pour les véhicules à carburant alternatif, les constructeurs fournissent les informations pertinentes des systèmes OBD et les informations pertinentes 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.
9. Les réparateurs indépendants ont accès gratuitement aux données relatives à la réparation et à l'entretien d'un véhicule qui sont conservées dans une base de données centrale du constructeur du véhicule ou pour son compte.  
  
Ces réparateurs indépendants doivent être capables d'accéder aux informations pertinentes de la base de données relatives aux réparations et entretiens qu'ils ont effectués.
10. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 88 pour modifier et compléter l'annexe XVIII afin de tenir compte de l'évolution des techniques et de la réglementation ou d'éviter une mauvaise utilisation, en actualisant les prescriptions concernant l'accès aux informations du système OBD des véhicules et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules, ainsi qu'en adoptant et en intégrant les normes visées aux paragraphes 2 et 3.

#### *Article 66*

##### *Obligations entre détenteurs multiples de la réception par type*

1. En cas de réception par type mixte, de réception par type par étapes ou de réception par type multi-étapes, il appartient au constructeur responsable de la réception par type d'un système, d'un composant ou d'une entité technique distincte, ou d'une étape particulière de la construction d'un véhicule, de communiquer au constructeur final et aux opérateurs indépendants les informations sur la réparation et l'entretien relatives à ce système, ce composant ou cette entité technique distincte particulier(lière) ou à l'étape de construction particulière.
2. Il appartient au constructeur final de fournir aux opérateurs indépendants les informations concernant le véhicule entier.

#### Article 67

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

1. Le constructeur peut facturer des frais raisonnables et proportionnés pour l'accès aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules autres que les données visées à l'article 65, paragraphe 8. Ces frais ne découragent pas l'accès auxdites informations en ne tenant pas compte de la mesure dans laquelle l'opérateur indépendant en fait usage.
2. Le constructeur met à disposition les informations sur la réparation et l'entretien des véhicules, y compris les services transactionnels tels que la reprogrammation ou l'assistance technique, sur une base horaire, journalière, mensuelle et annuelle, les frais d'accès à ces informations variant en fonction des périodes pour lesquelles l'accès est accordé.

Outre l'accès fondé sur la durée, les constructeurs peuvent proposer un accès fondé sur la transaction, les frais étant alors facturés par transaction et non en fonction de la durée pour laquelle l'accès est accordé.

Lorsque les deux systèmes d'accès sont proposés par le constructeur, les réparateurs indépendants en choisissent un, fondé soit sur la durée, soit sur la transaction.

#### Article 68

##### *Preuve du respect des obligations relatives aux informations sur la réparation et l'entretien*

1. Le constructeur qui a demandé la réception UE par type ou la réception nationale par type fournit à l'autorité compétente en matière de réception, dans les six mois suivant la date de la réception par type concernée, la preuve qu'il respecte les dispositions des articles 65 à 70.
2. Lorsque cette preuve n'est pas fournie dans le délai visé au paragraphe 1, l'autorité compétente en matière de réception prend les mesures appropriées conformément à l'article 69.

#### Article 69

##### *Respect des obligations concernant l'accès aux informations du système OBD des véhicules et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules*

1. Une autorité compétente en matière de réception peut, à tout moment, de sa propre initiative, sur la base d'une plainte ou sur la base d'une évaluation effectuée par un service technique, contrôler le respect par un constructeur des dispositions des articles 65 à 70 et des modalités du certificat relatif à l'accès aux informations du système OBD des véhicules et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules figurant dans l'appendice 1 de l'annexe XVIII.
2. Lorsqu'une autorité compétente en matière de réception constate que le constructeur a manqué à ses obligations concernant l'accès aux informations du système OBD des véhicules et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules, l'autorité qui a accordé la réception par type correspondante prend les mesures appropriées pour remédier à cette situation.

Ces mesures peuvent inclure le retrait ou la suspension de la réception par type, des amendes ou d'autres mesures adoptées conformément à l'article 89.

3. Lorsqu'un opérateur indépendant ou une association professionnelle représentant des opérateurs indépendants porte plainte auprès de l'autorité compétente en matière de

réception en raison du non-respect par le constructeur des dispositions des articles 65 à 70, ladite autorité effectue un audit pour vérifier si le constructeur respecte ses obligations.

4. Lors de l'exécution de l'audit, l'autorité compétente en matière de réception peut demander à un service technique ou à un expert indépendant quelconque de vérifier si les obligations concernant l'accès aux informations du système OBD des véhicules et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules ont été respectées.

#### *Article 70*

##### *Forum sur l'accès aux informations des véhicules*

1. Le forum sur l'accès aux informations des véhicules établi conformément à l'article 13, paragraphe 9, du règlement (CE) n° 692/2008 exerce ses activités conformément aux dispositions énoncées dans l'annexe XVIII.
2. Le forum visé au paragraphe 1 conseille la Commission sur les mesures à prendre pour prévenir une mauvaise utilisation des informations du système OBD des véhicules et des informations sur la réparation et l'entretien des véhicules.

## **CHAPITRE XV**

### **ÉVALUATION, DÉSIGNATION, NOTIFICATION ET SURVEILLANCE DES SERVICES TECHNIQUES**

#### *Article 71*

##### *Autorité compétente en matière de réception responsable des services techniques*

1. L'autorité compétente en matière de réception par type désignée par l'État membre conformément à l'article 7, paragraphe 3, ci-après dénommée «autorité compétente en matière de réception par type», est responsable de l'évaluation, de la désignation, de la notification et de la surveillance des services techniques, y compris, le cas échéant, de leurs sous-traitants ou filiales.
2. L'autorité compétente en matière de réception par type est établie, organisée et gérée de façon à garantir son objectivité et son impartialité et à éviter tout conflit d'intérêts avec les services techniques.
3. L'autorité compétente en matière de réception par type est organisée de telle sorte que la notification d'un service technique soit faite par des membres du personnel autres que ceux qui ont procédé à l'évaluation du service technique.
4. L'autorité compétente en matière de réception par type ne réalise aucune des activités réalisées par les services techniques et ne fournit aucun service de conseil sur une base commerciale ou concurrentielle.
5. L'autorité compétente en matière de réception par type garantit la confidentialité des informations qu'elle obtient.
6. L'autorité compétente en matière de réception par type dispose d'un personnel compétent en nombre suffisant pour la bonne exécution des tâches prévues par le présent règlement.
7. Les États membres informent la Commission et les autres États membres de leurs procédures pour l'évaluation, la désignation, la notification et la surveillance des services techniques, ainsi que de toute modification en la matière.

8. L'autorité compétente en matière de réception par type fait l'objet, tous les deux ans, d'un examen par les pairs effectué par les autorités compétentes en matière de réception par type de deux autres États membres.  
  
Les États membres établissent le programme annuel d'examens par les pairs, en assurant un roulement approprié des autorités compétentes en matière de réception par type examinatrices et examinées, et le transmettent à la Commission.  
  
L'examen par les pairs comprend une visite sur site dans un service technique sous la responsabilité de l'autorité examinée. La Commission peut participer à l'examen et décide de sa participation sur la base d'une analyse d'évaluation des risques.
9. Les conclusions de l'examen par les pairs sont communiquées à tous les États membres et à la Commission et un résumé de celles-ci est rendu public. Elles font l'objet d'une discussion au sein du forum institué à l'article 10, sur la base d'une évaluation de ces conclusions effectuée par la Commission, et donnent lieu à l'établissement de recommandations.
10. Les États membres informent la Commission et les autres États membres de la manière dont ils ont tenu compte des recommandations figurant dans le rapport de l'examen par les pairs.

## *Article 72*

### *Désignation des services techniques*

1. Les autorités compétentes en matière de réception par type désignent des services techniques pour une ou plusieurs des catégories d'activités suivantes, en fonction de leur domaine de compétence:
  - a) catégorie A: essais visés dans le présent règlement et dans les actes énumérés dans l'annexe IV que ces services techniques réalisent dans leurs propres installations;
  - b) catégorie B: supervision des essais visés dans le présent règlement et dans les actes énumérés dans l'annexe IV, lorsque ces essais sont réalisés dans les installations du constructeur ou dans les installations d'un tiers;
  - c) catégorie C: évaluation et contrôle réguliers des procédures du constructeur pour vérifier la conformité de la production;
  - d) catégorie D: supervision ou réalisation d'essais ou d'inspections pour la surveillance de la conformité de la production.
2. Un État membre peut désigner une autorité compétente en matière de réception en tant que service technique pour une ou plusieurs des catégories d'activités visées au paragraphe 1. Lorsqu'une autorité compétente en matière de réception est désignée en tant que service technique et est financée par un État membre ou que sa gestion et ses finances sont sous le contrôle de cet État membre, les articles 72 à 85 et les appendices 1 et 2 de l'annexe V s'appliquent.
3. Un service technique est établi en vertu du droit national d'un État membre et est doté de la personnalité juridique, sauf dans le cas d'un service technique interne accrédité d'un constructeur, tel que visé à l'article 76.
4. Un service technique souscrit une assurance responsabilité civile pour ses 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.

5. Les services techniques d'un pays tiers, autres que ceux désignés conformément à l'article 76, peuvent être notifiés aux fins de l'article 78 seulement lorsqu'un accord bilatéral entre l'Union et le pays tiers concerné prévoit la possibilité de désigner ces services techniques. Cette disposition n'empêche pas un service technique établi en vertu du droit national d'un État membre conformément au paragraphe 3 d'établir des filiales dans des pays tiers, à condition que ces filiales soient directement gérées et contrôlées par le service technique désigné.

### *Article 73*

#### *Indépendance des services techniques*

1. Un service technique, y compris son personnel, est indépendant, accomplit les activités pour lesquelles il a été désigné avec la plus haute intégrité professionnelle et la compétence technique requise dans le domaine spécifique où il opère et est à l'abri de toute pression et incitation, notamment d'ordre financier, susceptibles d'influencer son jugement ou les résultats de ses travaux d'évaluation, en particulier de la part de personnes ou groupes de personnes intéressés par ces résultats.
2. Un service technique est une organisation tierce ou un organisme tiers qui ne participe pas au processus de conception, de fabrication, de fourniture ou d'entretien du véhicule, du système, du composant ou de l'entité technique distincte qu'elle ou il évalue et soumet à des essais ou inspections.

Une organisation ou 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 ou à l'entretien des véhicules, systèmes, composants ou entités techniques distinctes qu'elle ou il évalue et soumet à des essais ou inspections peut, pour autant que son indépendance et l'absence de tout conflit d'intérêt soient démontrées à l'autorité compétente en matière de réception chargée de la désignation dans l'État membre concerné, être considéré(e) comme satisfaisant aux prescriptions du premier alinéa.

3. Un service technique, ses cadres supérieurs et le personnel chargé d'exécuter les activités pour lesquelles ils ont été désignés conformément à l'article 72, paragraphe 1, ne peuvent être le concepteur, le constructeur, le fournisseur ou le responsable de l'entretien des véhicules, systèmes, composants ou entités techniques distinctes qu'ils évaluent, ni le mandataire des parties exerçant ces activités. Cela n'exclut pas l'utilisation des véhicules, systèmes, composants ou entités techniques distinctes qui sont nécessaires au fonctionnement du service technique, ou l'utilisation de ces véhicules, systèmes, composants ou entités techniques distinctes à des fins personnelles.
4. Un 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 personnel d'un service technique est lié par le secret professionnel pour l'ensemble des informations qu'il obtient dans l'exercice de ses fonctions en vertu du présent règlement, sauf à l'égard de l'autorité compétente en matière de réception ou en cas d'exigence contraire du droit de l'Union ou national.

*Article 74*  
*Compétence des services techniques*

1. Un service technique est capable d'accomplir l'ensemble des activités pour lesquelles il demande à être désigné conformément à l'article 72, paragraphe 1. Il démontre à l'autorité compétente en matière de réception par type qu'il satisfait à l'ensemble des conditions suivantes:
  - a) son personnel possède les compétences appropriées, les connaissances techniques spécifiques, la formation professionnelle nécessaire et une expérience suffisante et appropriée pour exercer les activités pour lesquelles il cherche à être désigné;
  - b) il dispose des descriptions des procédures relatives à l'exécution des 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 distincte en question ainsi que de la nature du processus de production (fabrication en masse ou en série). Le service technique démontre la transparence et la reproductibilité de ces procédures;
  - c) il dispose 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 ou installations nécessaires.
2. Un service technique démontre également qu'il a les compétences appropriées, les connaissances techniques spécifiques et une expérience attestée lui permettant de mener à bien des essais et inspections en vue de l'évaluation de la conformité des véhicules, systèmes, composants et entités techniques distinctes au présent règlement et aux actes réglementaires énumérés dans l'annexe IV et qu'il respecte les normes énumérées dans l'appendice 1 de l'annexe V.

*Article 75*  
*Filiales et sous-traitants des services techniques*

1. Les services techniques peuvent sous-traiter, moyennant l'accord de l'autorité compétente en matière de réception par type chargée de leur désignation, certaines des catégories d'activités pour lesquelles ils ont été désignés conformément à l'article 72, paragraphe 1, ou les faire réaliser par une filiale.
2. Lorsqu'un service technique sous-traite certaines tâches spécifiques relevant des catégories d'activités pour lesquelles il a été désigné ou a recours à une filiale pour accomplir ces tâches, il s'assure que le sous-traitant ou la filiale satisfait aux prescriptions énoncées aux articles 73 et 74 et en informe l'autorité compétente en matière de réception par type.
3. Les services techniques assument l'entière responsabilité des tâches effectuées par leurs sous-traitants ou filiales, quel que soit leur lieu d'établissement.
4. Les services techniques tiennent à la disposition de l'autorité compétente en matière de réception par type les documents pertinents concernant l'évaluation des qualifications du sous-traitant ou de la filiale et les tâches qu'ils leur ont confiées.



*Article 76*  
*Services techniques internes du constructeur*

1. Un service technique interne d'un constructeur peut être désigné pour les activités de la catégorie A visées à l'article 72, paragraphe 1, point a), uniquement en ce qui concerne les actes réglementaires énumérés dans l'annexe XV. Un service technique interne constitue une entité séparée et distincte de l'entreprise du constructeur et ne participe pas à la conception, la fabrication, la fourniture ou l'entretien des véhicules, systèmes, composants ou entités techniques distinctes qu'il évalue.
2. Un service technique interne satisfait aux prescriptions suivantes:
  - a) il a été accrédité par un organisme d'accréditation national, tel que défini au point 11 de l'article 2 du règlement (CE) n° 765/2008 et conformément aux appendices 1 et 2 de l'annexe V du présent règlement;
  - b) le service technique interne, y compris son personnel, constitue une unité identifiable sur le plan organisationnel et dispose, au sein de l'entreprise du constructeur dont il fait partie, de méthodes d'établissement des rapports qui garantissent son impartialité, ce dont il apporte la preuve à l'organisme d'accréditation national compétent;
  - c) ni le service technique interne ni son personnel ne participent à des activités susceptibles de nuire à leur indépendance ou à leur intégrité dans le cadre des activités pour lesquelles le service technique interne a été désigné;
  - d) le service technique interne fournit ses services exclusivement à l'entreprise du constructeur dont il fait partie.
3. Un service technique interne n'a pas besoin d'être notifié à la Commission aux fins de l'article 78, mais des informations sur son accréditation sont fournies par l'entreprise du constructeur dont il fait partie ou par l'organisme d'accréditation national à l'autorité compétente en matière de réception par type, à la demande de celle-ci.
4. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 88 pour modifier l'annexe XV afin de tenir compte de l'évolution des techniques et de la réglementation, en actualisant la liste des actes réglementaires et des restrictions qu'elle contient.

*Article 77*  
*Évaluation et désignation des services techniques*

1. Avant de désigner un service technique, l'autorité compétente en matière de réception par type l'évalue conformément à une liste de contrôle pour l'évaluation qui porte au moins sur les prescriptions énumérées dans l'appendice 2 de l'annexe V. L'évaluation comprend une évaluation sur site des locaux du service technique candidat, y compris, le cas échéant, de toute filiale ou tout sous-traitant installé(e) dans ou en dehors de l'Union.

Des représentants des autorités compétentes en matière de réception par type de deux autres États membres au moins, en coordination avec l'autorité compétente en matière de réception par type de l'État membre dans lequel le service technique candidat est établi, et conjointement avec un représentant de la Commission, forment une équipe d'évaluation conjointe et participent à l'évaluation du service technique candidat, y compris à l'évaluation sur site. L'autorité compétente en matière de réception par type chargée de la désignation dans l'État membre dans lequel le service technique

candidat est établi permet à ces représentants d'accéder, en temps utile, aux documents nécessaires pour évaluer le service technique candidat.

2. L'équipe d'évaluation conjointe fait état de ses constatations concernant la non-conformité du service technique candidat aux prescriptions énoncées aux articles 72 à 76, aux articles 84 et 85 et dans l'appendice 2 de l'annexe V durant la procédure d'évaluation. Ces constatations font l'objet d'une discussion entre l'autorité compétente en matière de réception chargée de la désignation et l'équipe d'évaluation conjointe en vue de trouver un accord sur l'évaluation de la candidature.
3. L'équipe d'évaluation conjointe produit, dans les 45 jours suivant l'évaluation sur site, un rapport exposant dans quelle mesure le candidat satisfait aux prescriptions énoncées aux articles 72 à 76, aux articles 84 et 85 et dans l'appendice 2 de l'annexe V du présent règlement.
4. Ce rapport contient une présentation sommaire des non-conformités constatées. Les divergences d'opinion entre les membres de l'équipe d'évaluation conjointe y sont consignées, de même qu'une recommandation sur la question de savoir si le candidat peut être désigné en tant que service technique.
5. Les États membres notifient à la Commission les noms des représentants de l'autorité compétente en matière de réception par type appelés à participer à chaque évaluation conjointe.
6. La compétence d'un service technique est évaluée conformément aux dispositions de l'appendice 2 de l'annexe V.
7. L'autorité compétente en matière de réception par type notifie le rapport d'évaluation à la Commission et aux autorités de désignation des autres États membres avec des preuves documentaires de la compétence du service technique et des mécanismes mis en place pour surveiller régulièrement le service technique et garantir qu'il continue de satisfaire aux prescriptions du présent règlement.

L'autorité compétente en matière de réception par type notifiante fournit, en outre, des preuves de la mise à disposition de personnel compétent aux fins de la surveillance du service technique conformément à l'article 71, paragraphe 6.

8. Les autorités compétentes en matière de réception par type des autres États membres et la Commission peuvent examiner le rapport d'évaluation et les preuves documentaires, poser des questions ou émettre des préoccupations et demander un complément de preuves documentaires dans un délai d'un mois à compter de la notification du rapport d'évaluation et des preuves documentaires.
9. L'autorité compétente en matière de réception par type de l'État membre dans lequel le service technique candidat est établi répond aux questions, préoccupations et demandes de complément de preuves documentaires dans les quatre semaines suivant leur réception.
10. Les autorités compétentes en matière de réception par type des autres États membres ou la Commission peuvent, séparément ou conjointement, adresser des recommandations à l'autorité compétente en matière de réception par type de l'État membre dans lequel le service technique candidat est établi dans un délai de quatre semaines à compter de la réception de la réponse mentionnée au paragraphe 9. Cette autorité compétente en matière de réception par type tient compte des recommandations dans sa décision relative à la désignation du service technique. Lorsque cette autorité compétente en matière de réception par type décide de ne pas

suivre les recommandations qui lui sont adressées par les autres États membres ou la Commission, elle motive ce choix dans les deux semaines qui suivent sa décision.

11. La validité de la désignation des services techniques est limitée à un maximum de cinq ans.
12. L'autorité compétente en matière de réception qui a l'intention de se faire désigner en tant que service technique conformément à l'article 72, paragraphe 2, apporte la preuve de son respect des prescriptions du présent règlement au moyen d'une évaluation réalisée par des contrôleurs indépendants. Ces contrôleurs n'appartiennent pas à la même autorité compétente en matière de réception et ils satisfont aux prescriptions énoncées dans l'appendice 2 de l'annexe V.

#### *Article 78*

##### *Notification à la Commission concernant les services techniques*

1. Les États membres notifient à la Commission le nom, l'adresse, y compris l'adresse de courrier électronique, l'identité des personnes responsables et la catégorie d'activités de chacun des services techniques qu'ils ont désigné. La notification précise clairement le champ couvert par la désignation et indique les activités d'évaluation de la conformité, les procédures d'évaluation de la conformité et le type de produits ainsi que les éléments énumérés dans l'annexe IV pour lesquels les services techniques ont été désignés et les modifications ultérieures de chacun de ces renseignements.

Cette notification est faite avant l'accomplissement de toute activité visée à l'article 72, paragraphe 1, par les services techniques désignés.

2. Dans un délai de 28 jours à compter de la notification, un État membre ou la Commission peut formuler des objections écrites, exposant ses arguments, concernant le service technique ou sa surveillance par l'autorité compétente en matière de réception par type. Lorsqu'un État membre ou la Commission soulève des objections, l'effet de la notification est suspendu. Dans ce cas, la Commission consulte les parties concernées et décide, au moyen d'un acte d'exécution, si la suspension de la notification peut être levée ou non. Cet acte d'exécution est adopté conformément à la procédure d'examen visée à l'article 87, paragraphe 2.

En l'absence d'objections, ou lorsque la Commission est d'avis que la notification peut être acceptée en tout ou en partie, la Commission publie la notification conformément au paragraphe 5.

3. Le même service technique peut être désigné par plusieurs autorités compétentes en matière de réception par type et notifié par les États membres de ces dernières, indépendamment de la ou des catégories d'activités qu'il exercera conformément à l'article 72, paragraphe 1.
4. Lorsqu'un acte réglementaire énuméré dans l'annexe IV requiert qu'une autorité compétente en matière de réception par type désigne une organisation spécifique ou un organisme compétent pour accomplir une activité qui n'est pas incluse dans les catégories d'activités visées à l'article 72, paragraphe 1, la notification visée au paragraphe 1 est faite par l'État membre.
5. La Commission publie sur son site web une liste actualisée et les coordonnées des services techniques ainsi que des organisations spécifiques et organismes compétents qui lui ont été notifiés conformément au présent article.

## Article 79

### *Modifications et renouvellement des désignations des services techniques*

1. Lorsque l'autorité compétente en matière de réception par type a établi ou a été informée qu'un service technique ne satisfaisait plus aux prescriptions énoncées dans le présent règlement, elle restreint, suspend ou retire la désignation, selon le cas, en fonction de la gravité du non-respect de ces prescriptions.

L'autorité compétente en matière de réception par type informe immédiatement la Commission et les autres États membres de toute suspension, de toute restriction ou de tout retrait d'une notification.

La Commission actualise les informations publiées visées à l'article 78, paragraphe 4, 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 transfère les dossiers de ce service technique à un autre service technique pour traitement ultérieur ou les tient à la disposition des autorités compétentes en matière de réception ou des autorités chargées de la surveillance du marché.
3. L'autorité compétente en matière de réception par type informe les autres autorités compétentes en matière de réception par type et la Commission lorsque la non-conformité du service technique a une incidence sur les fiches de réception par type délivrées sur la base des rapports d'inspections et d'essais établis par le service technique faisant l'objet de la modification de la notification.

Dans un délai de deux mois après avoir communiqué les modifications apportées à la notification, l'autorité compétente en matière de réception par type présente un rapport sur ses constatations concernant la non-conformité à la Commission et aux autres autorités compétentes en matière de réception par type. Lorsque cela s'avère nécessaire pour garantir la sécurité des véhicules, systèmes, composants ou entités techniques distinctes déjà mis sur le marché, l'autorité compétente en matière de réception par type chargée de la désignation donne instruction aux autorités compétentes en matière de réception concernées de suspendre ou de retirer, dans un délai raisonnable, toutes les fiches de réception délivrées à tort.

4. Les autres fiches de réception qui ont été délivrées sur la base d'inspections et rapports d'essais établis par le service technique dont la notification a été suspendue, restreinte ou retirée restent valables dans les circonstances suivantes:
  - a) dans le cas de la suspension d'une notification: à condition que, dans les trois mois suivant la suspension, l'autorité compétente en matière de réception par type qui a délivré la fiche de réception par type confirme, par écrit, aux autorités compétentes en matière de réception par type des autres États membres et à la Commission qu'elle assume les fonctions du service technique pendant la période de suspension;
  - b) dans le cas de la restriction ou du retrait d'une notification: pour une durée de trois mois après la restriction ou le retrait. L'autorité compétente en matière de réception par type qui a délivré les fiches de réception peut prolonger leur validité pour des périodes supplémentaires de trois mois et une période maximale de douze mois au total, à condition qu'elle assume, au cours de cette période, les fonctions du service technique dont la notification a été restreinte ou retirée.

L'autorité compétente en matière de réception par type assumant les fonctions du service technique en informe immédiatement les autres autorités compétentes en matière de réception par type, les autres services techniques et la Commission.

5. Une extension du champ de la désignation du service technique peut être accordée conformément à la procédure prévue à l'article 77 et sous réserve de la notification visée à l'article 78.
6. Une désignation en tant que service technique ne peut être renouvelée qu'après que l'autorité compétente en matière de réception par type a vérifié que le service technique continue de satisfaire aux prescriptions du présent règlement. Cette évaluation est réalisée conformément à la procédure prévue à l'article 77.

## *Article 80*

### *Surveillance des services techniques*

1. L'autorité compétente en matière de réception par type surveille en permanence les services techniques pour s'assurer qu'ils satisfont aux prescriptions énoncées aux articles 72 à 76, aux articles 84 et 85 et dans l'appendice 2 de l'annexe V.

Les services techniques fournissent, sur demande, toutes les informations et tous les documents nécessaires pour permettre à cette autorité compétente en matière de réception par type de vérifier la conformité à ces prescriptions.

Les services techniques informent, sans tarder, l'autorité compétente en matière de réception par type de toute modification, en particulier en ce qui concerne leur personnel, leurs installations, leurs filiales ou leurs sous-traitants, qui peut remettre en cause la conformité aux prescriptions énoncées aux articles 72 à 76, aux articles 84 et 85 et dans l'appendice 2 de l'annexe V, ou leur aptitude à exécuter les tâches d'évaluation de la conformité relatives aux véhicules, systèmes, composants et entités techniques distinctes pour lesquelles ils ont été désignés.

2. Les services techniques répondent, sans tarder, aux demandes d'une autorité compétente en matière de réception par type ou de la Commission concernant les évaluations de la conformité qu'ils ont réalisées.
3. L'autorité compétente en matière de réception par type de l'État membre dans lequel le service technique est établi veille à ce que le service technique s'acquitte de son obligation au titre du paragraphe 2, à moins qu'il n'existe une raison légitime de ne pas le faire.

Lorsque l'autorité compétente en matière de réception par type de l'État membre dans lequel le service technique est établi invoque une raison légitime, elle en informe la Commission.

La Commission consulte, sans tarder, les États membres. Sur la base de cette évaluation, la Commission décide, au moyen d'un acte d'exécution, si la raison légitime est considérée comme justifiée ou non. Cet acte d'exécution est adopté conformément à la procédure d'examen visée à l'article 87, paragraphe 2.

Le service technique ou l'autorité compétente en matière de réception par type peut demander que toute information transmise aux autorités d'un autre État membre ou à la Commission fasse l'objet d'un traitement confidentiel.

4. Au moins tous les trente mois, l'autorité compétente en matière de réception par type évalue si chaque service technique sous sa responsabilité continue de satisfaire aux

prescriptions énoncées aux articles 72 à 76, aux articles 84 et 85 et dans l'appendice 2 de l'annexe V. Cette évaluation comprend une visite sur site auprès de chacun des services techniques sous sa responsabilité.

Dans un délai de deux mois à compter de la clôture de cette évaluation du service technique, les États membres font rapport à la Commission et aux autres États membres sur ces activités de surveillance. Les rapports contiennent un résumé de l'évaluation qui est rendu public.

5. Cinq ans après la notification d'un service technique, et tous les cinq ans par la suite, l'évaluation visant à déterminer si le service technique satisfait toujours aux prescriptions énoncées aux articles 72 à 76, aux articles 84 et 85 et dans l'appendice 2 de l'annexe V est menée par l'autorité compétente en matière de réception par type de l'État membre dans lequel le service technique est établi et une équipe d'évaluation conjointe est désignée conformément à la procédure décrite à l'article 77, paragraphes 1 à 4.

### *Article 81*

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

1. La Commission enquête sur tous les cas dans lesquels des préoccupations ont été portées à son attention en ce qui concerne la compétence d'un service technique ou le fait qu'il continue de satisfaire aux prescriptions qui lui sont applicables et de s'acquitter des responsabilités qui lui incombent au titre du présent règlement. Elle peut également prendre l'initiative de telles enquêtes.

La Commission enquête sur la responsabilité du service technique dès lors qu'il est démontré ou qu'il y a tout lieu de considérer qu'une réception par type a été délivrée sur la base de données erronées, que les résultats d'essais ont été falsifiés ou que des données ou des spécifications techniques qui auraient entraîné le refus de délivrer la réception par type ont été dissimulées.

2. Dans le cadre de l'enquête visée au paragraphe 1, la Commission consulte l'autorité compétente en matière de réception par type de l'État membre dans lequel le service technique est établi. L'autorité compétente en matière de réception par type de cet État membre communique à la Commission, sur demande, toutes les informations pertinentes relatives aux performances et au respect des prescriptions relatives à l'indépendance et à la compétence 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 satisfait pas ou plus aux prescriptions relatives à sa désignation, ou qu'il est responsable de l'une des irrégularités visées au paragraphe 1, elle en informe l'État membre de l'autorité compétente en matière de réception par type.

La Commission demande à cet État membre de prendre des mesures restrictives, y compris la suspension, la restriction ou le retrait de la désignation, si nécessaire.

Si l'État membre ne prend pas les mesures restrictives nécessaires, la Commission peut, au moyen d'actes d'exécution, suspendre, restreindre ou retirer la désignation du service technique concerné. Ces actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 87, paragraphe 2. La Commission informe l'État

membre concerné de sa décision et actualise en conséquence les informations publiées visées à l'article 78, paragraphe 4.

#### *Article 82*

##### *Échange d'informations relatives à l'évaluation, à la désignation et à la surveillance des services techniques*

1. Les autorités compétentes en matière de réception par type se consultent et consultent la Commission sur les questions qui présentent un intérêt général pour la mise en œuvre des prescriptions énoncées dans le présent règlement en ce qui concerne l'évaluation, la désignation et la surveillance des services techniques.
2. Les autorités compétentes en matière de réception par type se communiquent et communiquent à la Commission, au plus tard deux ans après l'entrée en vigueur du présent règlement, la liste de contrôle type pour l'évaluation utilisée conformément à l'article 77, paragraphe 1, et, par la suite, les adaptations apportées à cette liste de contrôle jusqu'à ce que la Commission ait adopté une liste de contrôle harmonisée pour l'évaluation. La Commission est habilitée à adopter des actes d'exécution en vue d'établir le modèle de cette liste. Ces actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 87, paragraphe 2.
3. Lorsque les rapports d'évaluation visés à l'article 77, paragraphe 3, font ressortir des divergences dans la pratique générale des autorités compétentes en matière de réception par type, les États membres ou la Commission peuvent demander un échange d'informations.
4. L'échange d'informations est coordonné par le forum visé à l'article 10.

#### *Article 83*

##### *Coopération avec les organismes d'accréditation nationaux*

1. Lorsque la désignation d'un service technique se fonde sur une accréditation au sens du règlement (CE) n° 765/2008, les États membres veillent à ce que l'organisme d'accréditation national qui a accrédité un service technique particulier soit tenu au courant, par l'autorité compétente en matière de réception par type, des rapports d'incidents et autres informations relatives aux questions relevant de la compétence du service technique, si ces informations sont pertinentes pour l'évaluation de la performance du service technique.
2. Les États membres veillent à ce que l'organisme d'accréditation national chargé de l'accréditation d'un service technique particulier soit tenu informé, par l'autorité compétente en matière de réception par type de l'État membre dans lequel le service technique est établi, des constatations pertinentes pour l'accréditation. L'organisme d'accréditation national informe de ses constatations l'autorité compétente en matière de réception par type de l'État membre dans lequel le service technique est établi.

#### *Article 84*

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

1. Les services techniques accomplissent les activités pour lesquelles ils ont été désignés conformément à l'article 72, paragraphe 1.
2. Les services techniques satisfont, à tout moment, à l'ensemble des prescriptions suivantes:

- a) ils permettent à leur autorité compétente en matière de réception d'assister à l'exécution du service technique lors de l'évaluation de la conformité;
  - b) ils communiquent à leur autorité compétente en matière de réception, sur demande, des informations sur les catégories d'activités pour lesquelles ils ont été désignés.
3. Lorsqu'un service technique constate qu'un constructeur ne respecte pas les prescriptions énoncées dans le présent règlement, il en informe l'autorité compétente en matière de réception afin que celle-ci demande au constructeur de prendre des mesures correctives appropriées. L'autorité compétente en matière de réception refuse de délivrer une fiche de réception par type lorsque les mesures correctives appropriées n'ont pas été prises.

#### *Article 85*

##### *Obligations d'information incombant aux services techniques*

1. Les services techniques informent leur autorité compétente en matière de réception des faits suivants:
- a) tout cas de non-conformité constaté 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 le champ 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, les services techniques transmettent des informations sur leurs activités dans le cadre de leur désignation, ainsi que sur toute autre activité exercée, y compris des activités transfrontalières et de sous-traitance.

#### *Article 86*

##### *Redevances nationales pour les coûts relatifs aux activités exercées par les autorités compétentes en matière de réception par type*

1. Les États membres perçoivent des redevances auprès des services techniques candidats à la désignation établis sur leur territoire pour couvrir, en tout ou partie, les coûts relatifs aux activités exercées par les autorités nationales responsables des services techniques conformément au présent règlement.
2. La Commission peut adopter des actes d'exécution afin de définir le barème et le niveau des redevances prévues au paragraphe 1, en tenant compte des objectifs en matière de sécurité et de protection de la santé humaine et de l'environnement, de soutien de l'innovation et de rapport coût-efficacité. Pour la fixation du niveau approprié des redevances, une attention particulière est accordée aux services techniques ayant présenté un certificat valide délivré par l'organisme d'accréditation national visé à l'article 83 et aux services techniques qui sont des petites et moyennes entreprises au sens de la recommandation 2003/361/CE de la Commission<sup>29</sup>. Ces actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 87, paragraphe 2.

<sup>29</sup>

Recommandation de la Commission du 6 mai 2003 concernant la définition des micro, petites et moyennes entreprises (JO L 124 du 20.5.2003, p. 36).



## **CHAPITRE XVI**

### **COMPÉTENCES D'EXÉCUTION ET POUVOIRS DÉLÉGUÉS**

#### *Article 87*

##### *Procédure de comité*

1. La Commission est assistée par le comité technique pour les véhicules à moteur. 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.

#### *Article 88*

##### *Exercice de la délégation*

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués est conféré à la Commission aux conditions fixées au présent article.
2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 4, paragraphe 2, à l'article 5, paragraphe 2, à l'article 10, paragraphe 3, à l'article 22, paragraphe 3, à l'article 24, paragraphe 3, à l'article 25, paragraphe 5, à l'article 26, paragraphe 2, à l'article 28, paragraphe 5, à l'article 29, paragraphe 6, à l'article 34, paragraphe 2, à l'article 55, paragraphes 2 et 3, à l'article 56, paragraphe 2, à l'article 60, paragraphe 3, à l'article 65, paragraphe 10, à l'article 76, paragraphe 4, et à l'article 90, paragraphe 2, est conféré à la Commission pour une période indéterminée à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement.
3. La délégation de pouvoir visée à l'article 4, paragraphe 2, à l'article 5, paragraphe 2, à l'article 10, paragraphe 3, à l'article 22, paragraphe 3, à l'article 24, paragraphe 3, à l'article 25, paragraphe 5, à l'article 26, paragraphe 2, à l'article 28, paragraphe 5, à l'article 29, paragraphe 6, à l'article 34, paragraphe 2, à l'article 55, paragraphes 2 et 3, à l'article 56, paragraphe 2, à l'article 60, paragraphe 3, à l'article 65, paragraphe 10, à l'article 76, paragraphe 4, et à l'article 90, paragraphe 2, 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 4, paragraphe 2, de l'article 5, paragraphe 2, de l'article 10, paragraphe 3, de l'article 22, paragraphe 3, de l'article 24, paragraphe 3, de l'article 25, paragraphe 5, de l'article 26, paragraphe 2, de l'article 28, paragraphe 5, de l'article 29, paragraphe 6, de l'article 34, paragraphe 2, de l'article 55, paragraphes 2 et 3, de l'article 56, paragraphe 2, de l'article 60, paragraphe 3, de l'article 65, paragraphe 10, de l'article 76, paragraphe 4, et de l'article 90, paragraphe 2, 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.

## CHAPITRE XVII

### DISPOSITIONS FINALES

#### *Article 89*

##### *Pénalités*

1. Les États membres établissent les règles concernant les pénalités applicables en cas de violation par les opérateurs économiques et les services techniques de leurs obligations énoncées dans les articles du présent règlement, en particulier les articles 11 à 19, les articles 72 à 76 et les articles 84 et 85, et prennent toutes les mesures nécessaires pour assurer qu'elles soient appliquées. Les pénalités prévues sont efficaces, proportionnées et dissuasives:
2. Les types d'infractions des opérateurs économiques et des services techniques qui donnent lieu à des pénalités sont au moins les suivants:
  - 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 le rappel de véhicules, de systèmes, de composants ou d'entités techniques distinctes, ou le refus ou retrait de la fiche de réception par type.
3. En plus des types d'infractions énoncés au paragraphe 2, les types d'infractions des opérateurs économiques qui donnent également lieu à des pénalités sont au moins les suivants:
  - a) le refus de donner accès à des informations;
  - b) la mise à disposition sur le marché de véhicules, de systèmes, de composants ou d'entités techniques distinctes soumis à réception sans ladite réception, ou la falsification de documents ou de marquages à cet effet.
4. Les États membres notifient les dispositions mettant en œuvre les paragraphes 1 à 3 à la Commission pour le jj/mm/aaa [OP: veuillez insérer la date correspondant à 12 mois après l'entrée en vigueur du présent règlement] au plus tard et notifient, sans tarder, à la Commission toute modification ultérieure concernant ces dispositions.
5. Les États membres font rapport chaque année à la Commission sur les pénalités qu'ils ont imposées.

#### *Article 90*

##### *Amendes administratives*

1. Si la vérification de la conformité par la Commission, telle que visée à l'article 9, paragraphes 1 et 4, ou à l'article 54, paragraphe 1, révèle la non-conformité du véhicule, du système, du composant ou de l'entité technique distincte aux prescriptions énoncées dans le présent règlement, la Commission peut infliger des amendes administratives à l'opérateur économique concerné pour infraction au présent règlement. Les amendes administratives prévues sont efficaces, proportionnées et dissuasives. En particulier, les amendes sont proportionnées au nombre de véhicules non conformes immatriculés sur le marché de l'Union ou au nombre de systèmes, de composants ou d'entités techniques distinctes mis à disposition sur le marché de l'Union.

Les amendes administratives infligées par la Commission ne s'additionnent pas aux pénalités imposées par les États membres conformément à l'article 89 pour la même infraction et ne dépassent pas 30 000 EUR par véhicule, système, composant ou entité technique distincte non conforme.

2. La Commission peut adopter des actes délégués conformément à l'article 88 afin d'établir les méthodes de calcul et de collecte des amendes administratives visées au paragraphe 1.
3. Les montants d'amendes administratives sont considérés comme des recettes pour le budget général de l'Union européenne.

#### *Article 91*

##### *Modifications du règlement (CE) n° 715/2007*

1. Le règlement (CE) n° 715/2007 est modifié comme suit:
  - 1) le titre du règlement est remplacé par le texte suivant:

«Règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2007 relatif à la réception par type des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6)»;
  - 2) à l'article 1<sup>er</sup>, le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

«2. En outre, le présent règlement établit des règles relatives à la conformité en service, à la durabilité des dispositifs de maîtrise de la pollution, aux systèmes OBD des véhicules et à la mesure de la consommation de carburant.»;
  - 3) à l'article 3, les points 14 et 15 sont supprimés;
  - 4) les articles 6 à 9 sont supprimés;
  - 5) à l'article 13, paragraphe 2, le point e) est supprimé;
  - 6) l'article 11bis suivant est inséré:

##### *«Article 11bis*

1. Sur la base d'échantillons appropriés et représentatifs, les autorités compétentes en matière de réception vérifient que
  - a) les véhicules qui ont été mis en service respectent les valeurs d'émission de CO<sub>2</sub> et de consommation de carburant inscrites sur les fiches de réception par type et les certificats de conformité;
  - b) les valeurs d'émission de CO<sub>2</sub> et de consommation de carburant déterminées au moyen de la procédure d'essai applicable sont représentatives des émissions mesurées en conditions de conduite réelles.
2. La Commission peut adopter des actes d'exécution afin de déterminer les procédures de vérification visées aux points a) et b) et toute action nécessaire pour tenir compte du résultat de ces vérifications. Ces actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article [...].»

2. Les références aux dispositions supprimées du règlement (CE) n° 715/2007 s'entendent comme faites au présent règlement et sont à lire selon le tableau de correspondance présenté dans la section 1 de l'annexe XVIII du présent règlement.

#### *Article 92*

##### *Modifications du règlement (CE) n° 595/2009*

1. Le règlement (CE) n° 595/2009 est modifié comme suit:
  - 1) à l'article 1<sup>er</sup>, le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

«2. En outre, le présent règlement établit des règles relatives à la conformité en service des véhicules et des moteurs, à la durabilité des dispositifs de maîtrise de la pollution, aux systèmes OBD des véhicules, à la mesure de la consommation de carburant et des émissions de CO<sub>2</sub> et à l'accessibilité des systèmes OBD des véhicules.»;
  - 2) à l'article 3, les points 11 et 13 sont supprimés;
  - 3) l'article 6 est supprimé;
  - 4) à l'article 11, paragraphe 2, le point e) est supprimé.
2. Les références aux dispositions supprimées du règlement (CE) n° 595/2009 s'entendent comme faites au présent règlement et sont à lire selon le tableau de correspondance présenté dans la section 2 de l'annexe XVIII du présent règlement.

#### *Article 93*

##### *Modifications du règlement (CE) n° 692/2008*

1. L'annexe XIV du règlement (CE) n° 692/2008 est supprimée.
2. Les références aux dispositions supprimées du règlement (CE) n° 692/2008 s'entendent comme faites au présent règlement et sont à lire selon le tableau de correspondance présenté dans la section 3 de l'annexe XVIII du présent règlement.

#### *Article 94*

##### *Modifications du règlement (UE) n° 582/2011*

1. Le règlement (UE) n° 582/2011 est modifié comme suit:
  - 1) les articles 2 *bis* à 2 *nonies* sont supprimés;
  - 2) l'annexe XVII est supprimée.
2. Les références aux dispositions supprimées du règlement (UE) n° 582/2011 s'entendent comme faites au présent règlement et sont à lire selon le tableau de correspondance présenté dans la section 4 de l'annexe XVIII du présent règlement.

#### *Article 95*

##### *Abrogation de la directive 2007/46/CE*

La directive 2007/46/CE est abrogée avec effet au 1<sup>er</sup> janvier 201X.

Les références à la directive 2007/46/CE s'entendent comme faites au présent règlement et sont à lire selon le tableau de correspondance présenté dans la section 5 de l'annexe XVIII du présent règlement.

*Article 96*  
*Dispositions transitoires*

1. Le présent règlement n'invalide aucune réception par type d'un véhicule entier ou réception UE par type délivrée à des véhicules ou à des systèmes, composants ou entités techniques distinctes avant le [OP: veuillez insérer la date d'application mentionnée à l'article 98].
2. Les autorités compétentes en matière de réception accordent des extensions et des révisions de réceptions par type d'un véhicule entier et de réceptions UE par type aux véhicules, systèmes, composants ou entités techniques distinctes visés au paragraphe 1 conformément aux articles 31 et 32 du présent règlement.
3. La validité des réceptions par type d'un véhicule entier visées au paragraphe 1 expire au plus tard le [OP: veuillez insérer la date, qui devrait être la date d'application mentionnée à l'article 98 + 5 ans] et les autorités compétentes en matière de réception ne peuvent renouveler ces réceptions par type d'un véhicule entier que conformément aux dispositions de l'article 33 du présent règlement.
4. Les services techniques déjà désignés avant l'entrée en vigueur du présent règlement sont soumis à l'évaluation visée à l'article 77.

La désignation des services techniques déjà désignés avant l'entrée en vigueur du présent règlement est renouvelée dans les deux ans suivant l'entrée en vigueur du présent règlement, pour autant que ces services techniques satisfassent aux prescriptions énoncées dans le présent règlement.

La validité de la désignation des services techniques effectuée avant l'entrée en vigueur du présent règlement prend fin au plus tard deux ans après la date de ladite entrée en vigueur.

*Article 97*  
*Rapport*

1. Au plus tard le 31 décembre 20xx [OP: veuillez insérer l'année, qui devrait être l'année d'application mentionnée à l'article 98 + 5 ans], les États membres informent la Commission de l'application des procédures relatives à la réception par type et à la surveillance du marché définies dans le présent règlement.
2. Sur la base des informations communiquées en vertu du paragraphe 1, la Commission présente un rapport d'évaluation au Parlement européen et au Conseil sur l'application du présent règlement, y compris sur le fonctionnement de la vérification de la conformité au titre de l'article 9, pour le 31 décembre 20yy [OP: veuillez insérer l'année, qui devrait être l'année 20xx indiquée au paragraphe 1, +1 an] au plus tard.

*Article 98*  
*Entrée en vigueur et application*

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

Il est applicable à partir du 1<sup>er</sup> janvier 201X.

Toutefois, à partir du [...] [OP: veuillez insérer la date correspondant à 12 mois après l'entrée en vigueur du présent règlement], 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 n'interdisent pas l'immatriculation, la mise sur le marché ou la mise en service d'un nouveau véhicule, 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 Bruxelles, le

*Par le Parlement européen*  
*Le président*

*Par le Conseil*  
*Le président*

## **FICHE FINANCIÈRE LÉGISLATIVE**

### **1. CADRE DE LA PROPOSITION/DE L'INITIATIVE**

- 1.1. Dénomination de la proposition/de l'initiative
- 1.2. Domaine(s) politique(s) concerné(s) dans la structure ABM/ABB
- 1.3. Nature de la proposition/de l'initiative
- 1.4. Objectif(s)
- 1.5. Justification(s) de la proposition/de l'initiative
- 1.6. Durée et incidence financière
- 1.7. Mode(s) de gestion prévu(s)

### **2. MESURES DE GESTION**

- 2.1. Dispositions en matière de suivi et de compte rendu
- 2.2. Système de gestion et de contrôle
- 2.3. Mesures de prévention des fraudes et irrégularités

### **3. INCIDENCE FINANCIÈRE ESTIMÉE DE LA PROPOSITION/DE L'INITIATIVE**

- 3.1. Rubrique(s) du cadre financier pluriannuel et ligne(s) budgétaire(s) de dépenses concernée(s)
- 3.2. Incidence estimée sur les dépenses
  - 3.2.1. *Synthèse de l'incidence estimée sur les dépenses*
  - 3.2.2. *Incidence estimée sur les crédits opérationnels*
  - 3.2.3. *Incidence estimée sur les crédits de nature administrative*
  - 3.2.4. *Compatibilité avec le cadre financier pluriannuel actuel*
  - 3.2.5. *Participation de tiers au financement*
- 3.3. Incidence estimée sur les recettes

## FICHE FINANCIÈRE LÉGISLATIVE

### 1. CADRE DE LA PROPOSITION/DE L'INITIATIVE

#### 1.1. Dénomination de la proposition/de l'initiative

Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules

#### 1.2. Domaine(s) politique(s) concerné(s) dans la structure ABM/ABB<sup>30</sup>

Marché intérieur, Industrie, Entrepreneuriat et PME – Marché intérieur pour les biens et les services

#### 1.3. Nature de la proposition/de l'initiative

- ☒ La proposition/l'initiative porte sur **une action nouvelle**.
- ☐ La proposition/l'initiative porte sur **une action nouvelle suite à un projet pilote/une action préparatoire<sup>31</sup>**.
- ☐ La proposition/l'initiative est relative à **la prolongation d'une action existante**
- ☐ La proposition/l'initiative porte sur **une action réorientée vers une nouvelle action**.

#### 1.4. Objectif(s)

##### 1.4.1. Objectif(s) stratégique(s) pluriannuel(s) de la Commission visé(s) par la proposition/l'initiative

La proposition vise à contribuer à l'objectif général d'assurer un marché intérieur ouvert pour les biens et les services, source de croissance et d'emplois.

##### 1.4.2. Objectif(s) spécifique(s) et activité(s) ABM/ABB concernée(s)

Objectif spécifique n° 1: Revoir régulièrement les règles existantes du marché intérieur dans des secteurs spécifiques et proposer de nouvelles initiatives, le cas échéant

Objectif spécifique no 2: Assurer l'application correcte du droit de l'UE

Objectif spécifique no 3: Les entreprises de l'UE bénéficient de conditions réglementaires équitables et d'un accès au marché cohérent au niveau international.

Activité(s) ABM/ABB concernée(s)

Marché intérieur pour les biens

<sup>30</sup>

ABM: activity-based management; ABB: activity-based budgeting.

<sup>31</sup>

Tel(le) que visé(e) à l'article 54, paragraphe 2, point a) ou b), du règlement financier.



### 1.4.3. *Résultat(s) et incidence(s) attendus*

*Préciser les effets que la proposition/l'initiative devrait avoir sur les bénéficiaires/la population visée.*

- Les citoyens européens (utilisateurs de véhicules et autres usagers de la route) devraient bénéficier des mesures visant à éviter des performances médiocres des véhicules à moteur sur le plan de la sécurité et de l'environnement dans des situations où des produits automobiles peu sûrs et non conformes sont impliqués et contribuent à causer des accidents de la route et à détériorer la qualité de l'air, deux conséquences à l'origine de problèmes de santé.
- Les opérateurs économiques de la chaîne d'approvisionnement automobile devraient bénéficier des mesures visant à abolir les situations inéquitables et la concurrence déloyale de ceux qui ignorent ou ne respectent pas les règles du jeu. Les PME du secteur automobile sont les plus vulnérables aux défaillances du marché et aux lacunes réglementaires et une attention particulière est accordée à l'impact potentiel que les mesures envisagées pourraient avoir sur elles.
- Les autorités nationales chargées de faire respecter la réglementation devraient bénéficier des mesures visant à combler les lacunes réglementaires et à éviter de faire peser sur elles une charge supplémentaire pour remédier à ces lacunes en prenant des mesures correctives à l'encontre des produits non conformes et peu sûrs présents sur leurs marchés.

### 1.4.4. *Indicateurs de résultats et d'incidences*

*Préciser les indicateurs permettant de suivre la réalisation de la proposition/de l'initiative.*

- changements dans les avis/plaintes de consommateurs reçu(e)s par les autorités chargées de faire appliquer la réglementation concernant des véhicules à moteur et des composants de véhicules;
- changements dans le nombre/pourcentage de produits automobiles non conformes et peu sûrs présents sur le marché de l'UE (notamment par rapport à des enquêtes existantes);
- changements dans le nombre/pourcentage de mesures de sauvegarde prises par les autorités de l'UE contre des produits non conformes et peu sûrs mis sur le marché par des fabricants/importateurs intra-UE et extra-UE (c'est-à-dire prise en compte d'exigences de traçabilité renforcées pour les produits automobiles);
- changements dans les tendances en ce qui concerne les notifications RAPEX pour les véhicules;
- changements dans les tendances en ce qui concerne les rappels volontaires de véhicules à moteur (en tant qu'indicateur de l'efficacité des options stratégiques retenues pour réduire le nombre de produits automobiles présents sur le marché qui représentent un risque pour la sécurité ou l'environnement).

## 1.5. **Justification(s) de la proposition/de l'initiative**

### 1.5.1. *Besoin(s) à satisfaire à court ou à long terme*

Il est reproché au cadre réglementaire existant de ne pas garantir suffisamment la fiabilité des évaluations de conformité ex ante et l'efficacité des contrôles postérieurs à la mise sur le marché. Des critiques se sont fait jour au lendemain de la découverte, en septembre 2015, que le constructeur VW manipulait depuis plusieurs années les commandes des dispositifs de traitement des gaz d'échappement.

En réponse à ces critiques et aux faiblesses identifiées lors de l'évaluation du cadre de la réception par type, cette proposition contient un large éventail de mesures relatives:

- à la traçabilité des produits ainsi qu'au rôle et aux responsabilités des opérateurs économiques dans la chaîne d'approvisionnement;
- à la répartition des responsabilités et à la coopération entre les différentes autorités nationales concernées par la mise en application de la législation sur l'harmonisation technique des véhicules à moteur;
- à la qualité des tâches de réception par type et d'évaluation de la conformité effectuées par les services techniques;
- aux procédures de sauvegarde postérieures à la mise sur le marché et aux dispositions concernant le rappel de véhicules;
- aux procédures visant à assurer la conformité de la production.

#### 1.5.2. *Valeur ajoutée de l'intervention de l'UE*

Les États membres sont responsables de la mise en œuvre de la législation sur leur territoire, mais la mise en place d'une approche harmonisée et coordonnée basée sur des critères communs appliqués de façon uniforme par les États membres est essentielle pour maintenir des conditions d'équité dans l'ensemble de l'UE à travers une interprétation, une mise en œuvre et une application harmonisées des prescriptions en matière de réception par type, soutenues par des dispositions harmonisées sur la surveillance du marché pour fournir aux États membres des moyens adéquats d'assurer des contrôles après la mise sur le marché et de prendre des mesures correctives efficaces et communes contre la présence sur le marché de produits non conformes et peu sûrs.

#### 1.5.3. *Leçons tirées d'expériences similaires*

La directive existante relative à la réception par type des véhicules à moteur a fait l'objet d'une révision en 2007. L'expérience de sa mise en œuvre a cependant démontré que les mécanismes mis en place pour assurer une mise en œuvre et une application harmonisées n'étaient pas suffisamment solides. D'importantes divergences sont apparues dans l'interprétation et l'application des règles, ce qui a miné les principaux objectifs de la directive, à savoir la réalisation d'un niveau adéquat de sécurité et de performance environnementale des véhicules à moteur.

#### 1.5.4. *Compatibilité et synergie éventuelle avec d'autres instruments appropriés*

Une meilleure cohérence est attendue avec une autre législation dans le domaine de la réception par type (par exemple, concernant les tracteurs agricoles et les motocycles), qui a été révisée en 2013.

Des synergies sont attendues dans le domaine de la surveillance du marché en s'appuyant sur les principes et les dispositions de référence types normative du règlement 765/2008 et de la décision 768/2008 relatifs au nouveau cadre législatif.

### 1.6. Durée et incidence financière

- ☐ Proposition/initiative à **durée limitée**
  - ☐ Proposition/initiative en vigueur à partir de [JJ/MM]AAAA à [JJ/MM]AAAA
  - ☐ Incidence financière de AAAA à AAAA
- ☒ Proposition/initiative à **durée illimitée**
  - Mise en œuvre avec une période de montée en puissance de 2017 à 2020,
  - puis un fonctionnement en rythme de croisière au-delà.

### 1.7. Mode(s) de gestion prévu(s)<sup>32</sup>

- ☒ **Gestion directe** par la Commission
  - ☒ dans ses services, y compris par l'intermédiaire de son personnel dans les délégations de l'Union;
  - ☐ par les agences exécutives
- ☐ **Gestion partagée** avec les États membres
- ☐ **Gestion indirecte** en confiant des tâches d'exécution budgétaire:
  - ☐ à des pays tiers ou aux organismes qu'ils ont désignés;
  - ☐ à des organisations internationales et à leurs agences (à préciser);
  - ☐ à la BEI et au Fonds européen d'investissement;
  - ☐ aux organismes visés aux articles 208 et 209 du règlement financier;
  - ☐ à des organismes de droit public;
  - ☐ à des organismes de droit privé investis d'une mission de service public, pour autant qu'ils présentent des garanties financières suffisantes;
  - ☐ à des organismes de droit privé d'un État membre qui sont chargés de la mise en œuvre d'un partenariat public-privé et présentent des garanties financières suffisantes;
  - ☐ à des personnes chargées de l'exécution d'actions spécifiques relevant de la PESC, en vertu du titre V du traité sur l'Union européenne, identifiées dans l'acte de base concerné.
- *Si plusieurs modes de gestion sont indiqués, veuillez donner des précisions dans la partie «Remarques».*

#### Remarques

La Commission a l'intention d'assurer la mise en œuvre des mesures concernées dans le cadre d'une gestion centralisée directe en faisant appel à ses propres services, notamment le JRC pour l'appui technique et scientifique; ceci sera réglementé par l'instrument «arrangement administratif».

<sup>32</sup>

Les explications sur les modes de gestion ainsi que les références au règlement financier sont disponibles sur le site BudgWeb: [http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag\\_fr.html](http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_fr.html).

## **2. MESURES DE GESTION**

### **2.1. Dispositions en matière de suivi et de compte rendu**

*Préciser la fréquence et les conditions de ces dispositions.*

Le comité technique pour les véhicules à moteur (TCMV), institué par le présent règlement, et le forum visé à l'article 10 fourniront une plate-forme de discussion examinant régulièrement les difficultés liées à la mise en œuvre du cadre réglementaire renforcé pour la réception par type et la surveillance du marché des véhicules à moteur.

Les États membres rendront compte à la Commission, sur une base annuelle, des pénalités qu'ils ont imposées.

Cinq ans après son entrée en vigueur, les États membres informeront la Commission de l'application des procédures de réception par type et de surveillance du marché établies dans le présent règlement. Sur la base de ces informations, la Commission présentera un rapport au Parlement européen et au Conseil sur la mise en œuvre du nouveau règlement.

### **2.2. Système de gestion et de contrôle**

#### **2.2.1. Risque(s) identifié(s)**

Les mesures proposées pour limiter la durée de validité de la désignation des services techniques pourraient entraîner une pénurie temporaire de services techniques et des retards pour les constructeurs souhaitant obtenir la réception par type de leurs produits.

#### **2.2.2. Informations concernant le système de contrôle interne mis en place**

L'introduction d'une supervision coordonnée des services techniques sera accompagnée de dispositions transitoires appropriées pour permettre aux services techniques désignés en vertu de la directive 2007/46/CE de faire renouveler leur désignation conformément aux dispositions du nouveau règlement, dans les deux ans suivant la date d'entrée en vigueur du règlement. La Commission établira des lignes directrices pour assurer un fonctionnement proportionné et gérable du nouveau mécanisme de supervision.

#### **2.2.3. Estimation du coût et des avantages des contrôles et évaluation du niveau attendu de risque d'erreur**

Les coûts du mécanisme de supervision et de contrôle comprendront la participation des experts des États membres de l'UE et des représentants de la Commission à des audits conjoints des services techniques. Le bénéfice consistera à garantir un haut niveau de fiabilité dans la réalisation des activités d'évaluation de la conformité accomplies par les services techniques.

### **2.3. Mesures de prévention des fraudes et irrégularités**

*Préciser les mesures de prévention et de protection existantes ou envisagées.*

En plus d'appliquer l'ensemble des mécanismes de contrôle réglementaires, les services de la Commission élaboreront une stratégie de lutte contre la fraude conforme à la stratégie antifraude de la Commission (SAF) adoptée le 24 juin 2011, afin d'assurer, entre autres, que leurs contrôles internes dans ce domaine soient intégralement alignés sur la SAF et que leur approche en matière de gestion des

risques de fraude permette de recenser les domaines à risque, en particulier en ce qui concerne le financement des activités de mise en œuvre du présent règlement. En particulier, une série de mesures seront prises, et notamment:

- les décisions, conventions et contrats résultant du financement des activités liées à l'application du règlement habiliteront expressément la Commission, y compris l'OLAF, et la Cour des comptes à réaliser des audits, des vérifications sur site et des inspections;

- pendant l'évaluation des propositions ou offres reçues à la suite d'un appel, les candidats et soumissionnaires seront évalués en fonction des critères d'exclusion publiés, sur la base de déclarations et du système d'alerte précoce.

De plus, la Commission contrôlera l'application stricte des règles en matière de conflits d'intérêts pour la mise en œuvre des actions prévues dans le présent règlement.

### 3. INCIDENCE FINANCIÈRE ESTIMÉE DE LA PROPOSITION/DE L'INITIATIVE

#### 3.1. Rubrique(s) du cadre financier pluriannuel et ligne(s) budgétaire(s) de dépenses concernée(s)

- Lignes budgétaires existantes

Dans l'ordre des rubriques du cadre financier pluriannuel et des lignes budgétaires.

| Rubrique du cadre financier pluriannuel | Ligne budgétaire                                                                       | Type de dépenses     | Participation              |                                 |               |                                                                         |
|-----------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------|----------------------|----------------------------|---------------------------------|---------------|-------------------------------------------------------------------------|
|                                         | Chapitre 02.03<br>Marché intérieur des biens et services                               | CD/CND <sup>33</sup> | de pays AELE <sup>34</sup> | de pays candidats <sup>35</sup> | de pays tiers | au sens de l'article 21, paragraphe 2, point b), du règlement financier |
| 1a                                      | 02.03.01 Fonctionnement et développement du marché intérieur des biens et des services | CD                   | OUI                        | NON                             | NON           | NON                                                                     |

<sup>33</sup> CD = crédits dissociés / CND = crédits non dissociés.

<sup>34</sup> AELE: Association européenne de libre-échange.

<sup>35</sup> Pays candidats et, le cas échéant, pays candidats potentiels des Balkans occidentaux.

### 3.2. Incidence estimée sur les dépenses

3.2.1. *Les actions prévues dans le présent projet de proposition de règlement n'auront pas d'incidence sur le budget de l'UE au-delà des crédits déjà prévus dans la programmation financière officielle de la Commission, car les éventuels besoins de ressources financières devraient être couverts par des recettes affectées et par redéploiement.*

3.2.2. *Synthèse de l'incidence estimée sur les dépenses*

En Mio EUR (à la 3<sup>e</sup> décimale)

|                                                |    |                                              |
|------------------------------------------------|----|----------------------------------------------|
| <b>Rubrique du cadre financier pluriannuel</b> | 1a | Compétitivité pour la croissance et l'emploi |
|------------------------------------------------|----|----------------------------------------------|

| DG: GROW                                                                                                   |             |             | Année<br>2017 | Année<br>2018 | Année<br>2019 | Année<br>2020 | TOTAL des<br>années 2017-2020 | Années<br>suivantes <sup>36</sup> |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|-------------|---------------|---------------|---------------|---------------|-------------------------------|-----------------------------------|
| • Crédits opérationnels                                                                                    |             |             |               |               |               |               |                               |                                   |
| Numéro de ligne budgétaire 02.03.01                                                                        | Engagements | (1)         | 9,450         | 9,285         | 9,020         | 6,557         | 34,312                        | 6,594                             |
|                                                                                                            | Paielements | (2)         | 5,600         | 9,835         | 9,170         | 9,707         | 34,312                        |                                   |
|                                                                                                            |             |             |               |               |               |               |                               |                                   |
| Crédits de nature administrative financés par l’enveloppe de certains programmes spécifiques <sup>37</sup> |             |             |               |               |               |               |                               |                                   |
| Numéro de ligne budgétaire                                                                                 |             | (3)         |               |               |               |               |                               |                                   |
| TOTAL des crédits<br>pour la DG GROW                                                                       | Engagements | =1+1a +3    | 9,450         | 9,285         | 9,020         | 6,557         | 34,312                        | 6,594                             |
|                                                                                                            | Paielements | =2+2a<br>+3 | 5,600         | 9,835         | 9,170         | 9,707         | 34,312                        |                                   |

<sup>36</sup> Pour la période postérieure au 31 décembre 2020, le montant dépend du cadre financier pluriannuel en vigueur pour la période commençant en 2021, conformément à l'article 312 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

<sup>37</sup> Assistance technique et/ou administrative et dépenses d'appui à la mise en œuvre de programmes et/ou d'actions de l'UE (anciennes lignes «BA»), recherche indirecte, recherche directe.

|                                                                                                          |             |       |       |       |       |       |               |       |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|-------|-------|-------|-------|-------|---------------|-------|
| • TOTAL des crédits opérationnels                                                                        | Engagements | (4)   | 9,450 | 9,285 | 9,020 | 6,557 | <b>34,312</b> | 6,594 |
|                                                                                                          | Paielements | (5)   | 5,600 | 9,835 | 9,170 | 9,707 | <b>34,312</b> |       |
| • TOTAL des crédits de nature administrative financés par l'enveloppe de certains programmes spécifiques |             | (6)   |       |       |       |       |               |       |
| <b>TOTAL des crédits<br/>relevant de la RUBRIQUE 1a<br/>du cadre financier pluriannuel</b>               | Engagements | =4+ 6 | 9,450 | 9,285 | 9,020 | 6,557 | <b>34,312</b> | 6,594 |
|                                                                                                          | Paielements | =5+ 6 | 5,600 | 9,835 | 9,170 | 9,707 | <b>34,312</b> |       |



|                                                |          |                            |
|------------------------------------------------|----------|----------------------------|
| <b>Rubrique du cadre financier pluriannuel</b> | <b>5</b> | «Dépenses administratives» |
|------------------------------------------------|----------|----------------------------|

En Mio EUR (à la 3<sup>e</sup> décimale)

|                                   |         | Année<br>2017 | Année<br>2018 | Année<br>2019 | Année<br>2020 | TOTAL des<br>années 2017-2020 | Années suivantes <sup>38</sup> |
|-----------------------------------|---------|---------------|---------------|---------------|---------------|-------------------------------|--------------------------------|
| DG: GROW                          |         |               |               |               |               |                               |                                |
| • Ressources humaines             |         | 1,206         | 1,206         | 1,206         | 1,206         | <b>4,824</b>                  | 1,206                          |
| • Autres dépenses administratives |         | 0,235         | 0,240         | 0,244         | 0,249         | <b>0,968</b>                  | 0,254                          |
| <b>TOTAL DG GROW</b>              | Crédits | 1,441         | 1,446         | 1,450         | 1,455         | <b>5,792</b>                  | 1,460                          |
|                                   |         |               |               |               |               |                               |                                |

|                                                                                           |                                          |       |       |       |       |              |       |
|-------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------|-------|-------|-------|-------|--------------|-------|
| <b>TOTAL des crédits<br/>relevant de la RUBRIQUE 5<br/>du cadre financier pluriannuel</b> | (Total engagements =<br>Total paiements) | 1,441 | 1,446 | 1,450 | 1,455 | <b>5,792</b> | 1,460 |
|-------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------|-------|-------|-------|-------|--------------|-------|

En Mio EUR (à la 3<sup>e</sup> décimale)

|                                                                                              |             | Année<br>2017 | Année<br>2018 | Année<br>2019 | Année<br>2020 | TOTAL des années<br>2017-2020 | Années suivantes |
|----------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|---------------|---------------|---------------|---------------|-------------------------------|------------------|
| <b>TOTAL des crédits<br/>relevant des RUBRIQUES 1 à 5<br/>du cadre financier pluriannuel</b> | Engagements | 10,891        | 10,731        | 10,470        | 8,012         | <b>40,104</b>                 | 8,054            |
|                                                                                              | Paiements   | 7,041         | 11,281        | 10,620        | 11,262        | <b>40,104</b>                 | <b>1,460</b>     |

<sup>38</sup> Pour la période postérieure au 31 décembre 2020, le montant dépend du cadre financier pluriannuel en vigueur pour la période commençant en 2021, conformément à l'article 312 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

### 3.2.3. Incidence estimée sur les crédits opérationnels

- ☐ La proposition/l'initiative n'engendre pas l'utilisation de crédits opérationnels
- ☒ La proposition/l'initiative engendre l'utilisation de crédits opérationnels, comme expliqué ci-après:

Crédits d'engagement en Mio EUR (à la 3<sup>e</sup> décimale)

| Indiquer les objectifs et les réalisations<br><br>↓ |                                                     |            | Année 2017                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |       | Année 2018             |       | Année 2019             |       | Année 2020             |       | TOTAL des années 2017-2020 | Années suivantes       |       |
|-----------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|------------------------|-------|------------------------|-------|------------------------|-------|----------------------------|------------------------|-------|
|                                                     |                                                     |            | RÉALISATIONS (outputs)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |       |                        |       |                        |       |                        |       |                            |                        |       |
|                                                     | Type <sup>39</sup>                                  | coût moyen | Nbre                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | Coût  | Nbre                   | Coût  | Nbre                   | Coût  | Nbre                   | Coût  | Nombre total               | Coût total             | Coût  |
| OBJECTIF SPÉCIFIQUE N° 1 <sup>40</sup> ...          |                                                     |            | Mettre en place des mécanismes visant à assurer la mise en œuvre et l’application harmonisées des règles en matière de réception par type et de surveillance du marché par tous les États membres, avec une gestion durable, efficace et crédible au niveau de l’UE, avec accès à une expertise technique et scientifique interne et externe, permettant d’améliorer la coordination, la coopération et le partage des ressources entre les autorités chargées de faire appliquer la réglementation dans les États membres. |       |                        |       |                        |       |                        |       |                            |                        |       |
| - Réalisation                                       | Réunions TCMV et forum sur la mise en œuvre         |            | 20 journées de réunion                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | 0,500 | 20 journées de réunion | 0,510 | 20 journées de réunion | 0,520 | 20 journées de réunion | 0,530 | 2,06                       | 20 journées de réunion | 0,541 |
| - Réalisation                                       | Appui technique et scientifique (JRC)               |            |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | 7,700 |                        | 7,500 |                        | 7,200 |                        | 4,700 | 27,100                     |                        | 4,700 |
| - Réalisation                                       | Audits/ évaluations communes de services techniques |            |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | 1,250 |                        | 1,275 |                        | 1,300 |                        | 1,327 | 5,152                      |                        | 1,353 |
| Sous-total pour l’objectif spécifique n° 1          |                                                     |            |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | 9,450 |                        | 9,285 |                        | 9,020 |                        | 6,557 | 34,312                     |                        | 6,594 |

<sup>39</sup> Les réalisations se réfèrent aux produits et services qui seront fournis (par exemple, nombre d'échanges d'étudiants financés, nombre de km de routes construites, etc.).

<sup>40</sup> Tel que décrit dans la partie 1.4.2 «Objectif(s) spécifique(s) ...».

|            |  |       |  |       |  |       |  |       |        |  |       |
|------------|--|-------|--|-------|--|-------|--|-------|--------|--|-------|
| COÛT TOTAL |  | 9,450 |  | 9,285 |  | 9,020 |  | 6,557 | 34,312 |  | 6,594 |
|------------|--|-------|--|-------|--|-------|--|-------|--------|--|-------|

### 3.2.4. Incidence estimée sur les crédits de nature administrative

#### 3.2.4.1. Synthèse

- ☐ La proposition/l'initiative n'engendre pas l'utilisation de crédits de nature administrative.
- ☒ La proposition/l'initiative engendre l'utilisation de crédits de nature administrative, comme expliqué ci-après:

En Mio EUR (à la 3<sup>e</sup> décimale)

|                                                             | Année 2017   | Année 2018   | Année 2019   | Année 2020   | Total des années 2017-2020 | Années suivantes |
|-------------------------------------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|----------------------------|------------------|
| <b>RUBRIQUE 5 du cadre financier pluriannuel</b>            |              |              |              |              |                            |                  |
| Ressources humaines (DG-GROW)                               | 1,206        | 1,206        | 1,206        | 1,206        | <b>4,824</b>               | 1,206            |
| Autres dépenses administratives (DG-GROW)                   | 0,235        | 0,240        | 0,244        | 0,249        | <b>0,968</b>               | 0,254            |
| <b>Sous-total RUBRIQUE 5 du cadre financier pluriannuel</b> | <b>1,441</b> | <b>1,446</b> | <b>1,450</b> | <b>1,455</b> | <b>5,792</b>               | <b>1,460</b>     |

|                                                                    |  |  |  |  |  |  |
|--------------------------------------------------------------------|--|--|--|--|--|--|
| <b>Hors RUBRIQUE 5<sup>41</sup> du cadre financier pluriannuel</b> |  |  |  |  |  |  |
| Ressources humaines                                                |  |  |  |  |  |  |
| Autres dépenses administratives                                    |  |  |  |  |  |  |
| <b>Sous-total hors RUBRIQUE 5 du cadre financier pluriannuel</b>   |  |  |  |  |  |  |

|              |              |              |              |              |              |              |
|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| <b>TOTAL</b> | <b>1,441</b> | <b>1,446</b> | <b>1,450</b> | <b>1,455</b> | <b>5,792</b> | <b>1,460</b> |
|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|

Les besoins en crédits pour les ressources humaines et les autres dépenses de nature administrative seront couverts par les crédits de la DG GROW déjà affectés à la gestion de l'action et/ou redéployés en interne au sein de la DG, complétés, le cas échéant, par toute dotation additionnelle qui pourrait être allouée à la DG gestionnaire dans le cadre de la procédure d'allocation annuelle et compte tenu des contraintes budgétaires existantes.

<sup>41</sup> Assistance technique et/ou administrative et dépenses d'appui à la mise en œuvre de programmes et/ou d'actions de l'UE (anciennes lignes «BA»), recherche indirecte, recherche directe.

### 3.2.4.2. Besoins estimés en ressources humaines

- ☐ La proposition/l'initiative n'engendre pas l'utilisation de ressources humaines.
- ☒ La proposition/l'initiative engendre l'utilisation de ressources humaines, comme expliqué ci-après:

*Estimation à exprimer en équivalents temps plein*

|                                                                                  | Année<br>2017   | Année<br>2018 | Année<br>2019 | Année<br>2020 | Années suivantes <sup>42</sup> |
|----------------------------------------------------------------------------------|-----------------|---------------|---------------|---------------|--------------------------------|
| <b>• Emplois du tableau des effectifs (fonctionnaires et agents temporaires)</b> |                 |               |               |               |                                |
| 02 01 01 01 (au siège et dans les bureaux de représentation de la Commission)    | 9 (GROW)        | 9 (GROW)      | 9 (GROW)      | 9 (GROW)      | 9 (GROW)                       |
| XX 01 01 02 (en délégation)                                                      |                 |               |               |               |                                |
| XX 01 05 01 (recherche indirecte)                                                |                 |               |               |               |                                |
| 10 01 05 01 (recherche directe)                                                  |                 |               |               |               |                                |
| <b>• Personnel externe (en équivalents temps plein: ETP)<sup>43</sup></b>        |                 |               |               |               |                                |
| XX 01 02 01 (AC, END, INT de l'enveloppe globale)                                |                 |               |               |               |                                |
| XX 01 02 02 (AC, AL, END, INT et JED dans les délégations)                       |                 |               |               |               |                                |
| <b>XX 01 04 yy<sup>44</sup></b>                                                  | - au siège      |               |               |               |                                |
|                                                                                  | - en délégation |               |               |               |                                |
| XX 01 05 02 (AC, END, INT – sur recherche indirecte)                             |                 |               |               |               |                                |
| 10 01 05 02 (AC, END, INT – sur recherche directe)                               |                 |               |               |               |                                |
| Autres lignes budgétaires (à préciser)                                           |                 |               |               |               |                                |
| <b>TOTAL</b>                                                                     | 9               | 9             | 9             | 9             | 9                              |

**XX** est le domaine politique ou le titre concerné.

Les besoins en ressources humaines seront couverts par du personnel de la DG GROW qui est déjà affecté à la gestion du cadre de réception par type actuel et/ou a été redéployé au sein de la DG ou de l'extérieur (besoins estimés: 6 AD/ETP et 3 AST/ETP).

Description des tâches à effectuer:

|                                      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|--------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Fonctionnaires et agents temporaires | Contrôle de la mise en œuvre et de l'application appropriées du présent règlement; élaboration d'actes délégués/d'exécution et de lignes directrices; organisation et supervision d'«évaluations conjointes» de services techniques et contrôle du processus de désignation et de surveillance par les États membres; coordination des activités de surveillance du marché au niveau de l'UE |
| Personnel externe                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |

<sup>42</sup> Voir note de bas de page 38.

<sup>43</sup> AC = agent contractuel; AL = agent local; END = expert national détaché; INT = intérimaire; JED = jeune expert en délégation.

<sup>44</sup> Sous-plafonds de personnel externe financés sur crédits opérationnels (anciennes lignes «BA»).

### 3.2.5. *Compatibilité avec le cadre financier pluriannuel actuel*

- ☒ La proposition/l'initiative est compatible avec le cadre financier pluriannuel actuel.
- ☐ La proposition/l'initiative nécessite une reprogrammation de la rubrique concernée du cadre financier pluriannuel.

Expliquer la reprogrammation requise, en précisant les lignes budgétaires concernées et les montants correspondants.

- ☐ La proposition/l'initiative nécessite le recours à l'instrument de flexibilité ou la révision du cadre financier pluriannuel.

Expliquer le besoin, en précisant les rubriques et lignes budgétaires concernées et les montants correspondants.

### 3.2.6. *Participation de tiers au financement*

- La proposition/l'initiative ne prévoit pas de cofinancement par des tierces parties.
- ☒ La proposition/l'initiative prévoit un cofinancement estimé ci-après:

Crédits en Mio EUR (à la 3<sup>e</sup> décimale)

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | Année<br>2017 | Année<br>2018 | Année<br>2019 | Année<br>2020 | Total  | Années suivantes |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|--------|------------------|
| Préciser l'organisme de cofinancement: <i>États membres via leur barème national de redevances destiné à financer leurs activités de réception par type et de surveillance du marché et à contribuer aux coûts des essais indépendants de vérification de la conformité effectués par la Commission</i> |               |               |               |               |        |                  |
| TOTAL crédits cofinancés                                                                                                                                                                                                                                                                                | 7,700         | 7,500         | 7,200         | 4,700         | 27,100 | xx               |

### 3.3. Incidence estimée sur les recettes

- ☐ La proposition/l'initiative est sans incidence financière sur les recettes.
- ☒ La proposition/l'initiative a une incidence financière décrite ci-après:
  - ☐ sur les ressources propres
  - ☒ sur les recettes diverses (contributions des États membres, comme indiqué à la section 3.2.5)

En Mio EUR (à la 3<sup>e</sup> décimale)

| Ligne budgétaire de recettes: | Montants inscrits pour l'exercice en cours | Incidence de la proposition/de l'initiative <sup>45</sup> |            |            |            |  |  |  |
|-------------------------------|--------------------------------------------|-----------------------------------------------------------|------------|------------|------------|--|--|--|
|                               |                                            | Année 2017                                                | Année 2018 | Année 2019 | Année 2020 |  |  |  |
| Article 6600.....             |                                            | 7,700                                                     | 7,500      | 7,200      | 4,700      |  |  |  |

Pour les recettes diverses qui seront «affectées», préciser la (les) ligne(s) budgétaire(s) de dépenses concernée(s).

02.0301 Fonctionnement et développement du marché intérieur des biens et des services

Préciser la méthode de calcul de l'incidence sur les recettes.

|  |
|--|
|  |
|--|

<sup>45</sup>

En ce qui concerne les ressources propres traditionnelles (droits de douane, cotisations sur le sucre), les montants indiqués doivent être les montants nets, c'est-à-dire les montants bruts après déduction de 25 % de frais de perception.