



Bruxelles, le 30.3.2023  
COM(2023) 178 final

2023/0090 (COD)

Proposition de

**RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**

**relatif à la réception et à la surveillance du marché des engins mobiles non routiers  
circulant sur la voie publique et modifiant le règlement (UE) 2019/1020**

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

{SEC(2023) 145 final} - {SWD(2023) 64 final} - {SWD(2023) 65 final} -  
{SWD(2023) 66 final}

## EXPOSÉ DES MOTIFS

### 1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

#### • **Justification et objectifs de la proposition**

La présente proposition vise à combler une lacune dans la législation de l'UE relative aux engins mobiles non routiers. Les engins mobiles non routiers constituent une vaste catégorie d'engins équipés de leur propre moyen de propulsion. Ces engins sont régulièrement utilisés dans certains secteurs ou à des fins spécifiques, par exemple pour la construction de bâtiments, l'agriculture, l'aménagement de jardins, les services de voirie ou la manutention de matériaux. De nombreux aspects techniques des engins mobiles non routiers sont harmonisés au niveau de l'UE (par exemple, la sécurité des machines, la compatibilité électromagnétique, les émissions sonores pendant les travaux, les émissions de gaz d'échappement, etc.). En outre, un certain nombre de ces engins doivent parfois circuler sur la voie publique, principalement pour passer d'un lieu de travail à un autre et, par conséquent, ils sont mis sur le marché de l'Union également à cette fin. Toutefois, la fixation d'exigences, par exemple en matière de sécurité, uniquement pour la circulation des engins mobiles sur la voie publique reste de la compétence exclusive des États membres.

Le fait qu'il existe actuellement des régimes réglementaires nationaux différents entraîne des coûts et des charges administratives supplémentaires pour le secteur des engins mobiles non routiers. Une étude sur les coûts et les avantages, réalisée par la Commission européenne en 2019, a montré que l'établissement d'exigences uniformes au niveau de l'UE pourrait aider le secteur à économiser 18 % à 22 % des coûts de mise en conformité. Sur une période de 10 ans, cette proposition pourrait générer jusqu'à 846 millions d'euros d'économies pour toutes les parties prenantes. Étant donné que le coût administratif est estimé à 4 % du total, l'économie administrative globale est estimée à 3,38 millions d'euros par an. En particulier, la nécessité de se conformer à diverses exigences nationales en matière de circulation routière lors de la conception, de l'essai et de la construction de ces engins entraîne des coûts supplémentaires pour les constructeurs. L'absence d'harmonisation retarde l'introduction de nouveaux produits dans l'UE et constitue une barrière à l'entrée [en particulier pour les petites et moyennes entreprises (PME)]. Elle entrave également la circulation des engins mobiles dans l'ensemble de l'UE. La présente proposition vise à remédier à cette situation en établissant des règles harmonisées pour les engins mobiles non routiers afin de renforcer le marché unique tout en garantissant un niveau élevé de sécurité routière.

#### • **Cohérence avec les dispositions existantes dans le domaine d'action**

Depuis de nombreuses années, divers aspects des engins mobiles non routiers sont harmonisés au niveau de l'UE, tels que les exigences essentielles de santé et de sécurité relatives à la conception et à la construction des machines (directive 2006/42/CE)<sup>1</sup>, les émissions polluantes des engins mobiles non routiers [règlement (UE) 2016/1628]<sup>2</sup>, les émissions

---

<sup>1</sup> Directive n° 2006/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 mai 2006 relative aux machines.

<sup>2</sup> Règlement (UE) 2016/1628 du Parlement européen et du Conseil du 14 septembre 2016 relatif aux exigences concernant les limites d'émission pour les gaz polluants et les particules polluantes et la réception par type pour les moteurs à combustion interne destinés aux engins mobiles non routiers.

sonores de certains types d'engins (directive 2000/14/CE)<sup>3</sup> et les perturbations électromagnétiques générées par ces engins (directive 2014/30/CE)<sup>4</sup>.

La directive 2006/42/CE relative aux machines est la principale base réglementaire pour la libre circulation des engins mobiles non routiers dans le marché unique. Elle exige que ces engins mobiles mis sur le marché unique satisfassent aux exigences essentielles de santé et de sécurité énoncées à son annexe I. Ces exigences couvrent des aspects de la fonction de circulation hors route des engins mobiles tels que le ralentissement, l'arrêt, le freinage, les places assises, les systèmes de retenue, etc. Toutefois, les exigences essentielles de santé et de sécurité définies par la directive «Machines» sont uniquement destinées à couvrir la sécurité au travail (c'est-à-dire lorsque la machine est au travail), mais ne couvrent pas les aspects de la sécurité liés à la circulation de ces engins sur la voie publique<sup>5</sup>.

De nombreux aspects de la sécurité technique des véhicules, y compris les exigences relatives à la circulation routière, sont harmonisés au niveau de l'UE par la législation relative à la réception par type des véhicules, notamment le règlement (UE) 2018/858 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ou le règlement (UE) n° 167/2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules agricoles et forestiers. Ces actes législatifs ne couvrent toutefois pas les engins mobiles non routiers autopropulsés.

La proposition suit, dans la mesure du possible, l'approche et la structure du cadre de réception UE par type des véhicules à moteur [règlement (UE) 2018/858]<sup>6</sup> et des véhicules agricoles et forestiers [règlement (UE) n° 167/2013]<sup>7</sup> afin d'assurer une cohérence maximale avec la législation existante sur les véhicules. En ce qui concerne les prescriptions techniques et les dispositions administratives, la proposition est étroitement fondée sur le règlement (UE) n° 167/2013. D'autre part, en ce qui concerne la surveillance du marché, la proposition suit des dispositions similaires à celles figurant dans le règlement (UE) 2018/858, qui sont également fondées sur le nouveau cadre législatif<sup>8</sup>. En outre, elle instaure également un forum d'échange d'informations sur la mise en œuvre afin d'aider les autorités nationales chargées d'appliquer et de faire respecter les exigences du présent règlement de manière uniforme dans

---

<sup>3</sup> Directive 2000/14/CE du Parlement européen et du Conseil du 8 mai 2000 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux émissions sonores dans l'environnement des matériels destinés à être utilisés à l'extérieur des bâtiments.

<sup>4</sup> Directive 2014/30/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014 relative à l'harmonisation des législations des États membres concernant la compatibilité électromagnétique.

<sup>5</sup> Le 21 avril 2021, la Commission a adopté une proposition de nouveau règlement sur les machines et produits connexes destiné à remplacer l'actuelle directive «Machines». Comme la directive actuelle, le règlement proposé ne couvrira pas les aspects de sécurité liés à la circulation des engins mobiles sur la voie publique. Les négociations interinstitutionnelles sur la proposition de règlement sont en cours. Le règlement proposé peut être consulté à l'adresse suivante: <https://ec.europa.eu/docsroom/documents/45508>.

<sup>6</sup> Règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 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 (JO L 151 du 14.6.2018, p. 1).

<sup>7</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).

<sup>8</sup> En 2008, un nouveau cadre législatif a été adopté pour améliorer le marché unique des biens et renforcer les conditions de mise sur le marché de l'UE d'un large éventail de produits. Ce train de mesures vise à améliorer la surveillance du marché et à améliorer la qualité des évaluations de la conformité. Il clarifie également l'utilisation du marquage CE et crée une panoplie de mesures à utiliser dans la législation sur les produits ([https://ec.europa.eu/growth/single-market/goods/new-legislative-framework\\_en](https://ec.europa.eu/growth/single-market/goods/new-legislative-framework_en)).

l'ensemble de l'Union. Cela garantit des conditions de concurrence équitables et évite l'application de pratiques divergentes dans l'ensemble de l'Union.

La proposition n'affecte pas l'applicabilité d'autres actes législatifs de l'Union applicables aux engins mobiles non routiers et est complémentaire, entre autres, de la législation de l'Union concernant:

- a) les exigences essentielles de santé et de sécurité relatives à la conception et à la construction des machines, notamment la directive 2006/42/CE;
- b) les émissions polluantes des engins non routiers, notamment le règlement (UE) 2016/1628;
- c) les émissions sonores, notamment la directive 2000/14/CE;
- d) la compatibilité électromagnétique, notamment la directive 2014/30/UE ou la directive 2014/53/UE.

• **Cohérence avec les autres politiques de l'UE**

La présente initiative est cohérente et complémentaire des cadres législatifs existants de la législation d'harmonisation de l'UE, en particulier du cadre pour la réception et la surveillance du marché des véhicules et du nouveau cadre législatif, comme indiqué ci-dessus.

Elle contribue également à la mise en œuvre des stratégies de l'UE concernant la législation relative au marché unique et de la stratégie industrielle de l'UE. Elle simplifiera les exigences réglementaires applicables aux constructeurs d'engins mobiles non routiers, conformément à la communication de la Commission intitulée «*Mise à jour et simplification de l'acquis communautaire*»<sup>9</sup>, qui a identifié le système de réception par type des véhicules à moteur comme étant un domaine prioritaire pour la simplification de la législation communautaire. En effet, cette initiative concerne l'une des dernières catégories restantes de véhicules destinés à la circulation routière. L'initiative s'inscrit également dans le cadre des efforts visant à accélérer la transformation écologique et numérique de l'industrie de l'UE, comme l'a encouragé la mise à jour de la stratégie industrielle de mai 2021<sup>10</sup>.

Enfin, la proposition contribue à la réalisation de l'objectif de l'UE consistant à rendre les routes plus sûres, comme indiqué, en particulier, dans le document de travail des services de la Commission intitulé «*Cadre politique de l'UE en matière de sécurité routière pour la période 2021-2030 — Prochaines étapes vers une vision zéro*»<sup>11</sup>. La Commission a adopté ce document de travail dans le cadre du paquet «L'Europe en mouvement», en mai 2018. Il décrit la manière dont la politique de l'UE en matière de sécurité routière est mise en œuvre.

---

<sup>9</sup> Communication de la Commission au Conseil, au Parlement européen au Comité économique et social européen et au Comité des régions - *Mettre à jour et simplifier l'acquis communautaire*, 11.02.2003, COM(2003) 71 final (<https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2003:0071:FIN:fr:PDF>).

<sup>10</sup> Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions *Mise à jour de la nouvelle stratégie industrielle de 2020: construire un marché unique plus solide pour soutenir la reprise en Europe*, COM(2021) 350 final (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=COM:2021:350:FIN>).

<sup>11</sup> Document de travail des services de la Commission SWD (2019) 283 final (<https://transport.ec.europa.eu/system/files/2021-10/SWD2190283.pdf>).

## **2. BASE JURIDIQUE, SUBSIDIARITÉ ET PROPORTIONNALITÉ**

- **Base juridique**

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

- **Subsidiarité**

La proposition crée un cadre réglementaire harmonisé pour les engins mobiles non routiers afin de remplacer, après une période transitoire, les différents régimes réglementaires qui existent actuellement dans les États membres. Elle vise à améliorer le fonctionnement du marché unique, tout en garantissant un niveau élevé de sécurité routière. Les différents régimes réglementaires des États membres ont créé, au sein du marché unique, des disparités qui constituent une charge économique et administrative et créent des obstacles à la libre circulation des engins mobiles non routiers. L'harmonisation des règles de sécurité applicables à la circulation routière des engins mobiles non routiers et la garantie de leur libre circulation pour ces aspects ne peuvent se faire qu'au niveau de l'UE.

En l'absence d'action de l'UE, le marché unique restera fragmenté, ce qui conduira à des prescriptions toujours plus divergentes en matière de circulation routière pour les engins mobiles dans l'ensemble de l'UE.

La création d'un cadre de réception UE par type pour les engins mobiles et d'un cadre de surveillance du marché correspondant est le seul moyen de parvenir à un marché unique plus équitable et plus approfondi pour le secteur. Ces résultats ne pourraient être atteints dans une mesure comparable par la législation nationale. En effet, les différentes approches adoptées au niveau national créent des barrières à l'entrée pour les constructeurs établis dans un État membre et souhaitant exporter vers d'autres États membres. Cela signifie que ces constructeurs devront adapter leurs produits aux exigences nationales spécifiques de chaque État membre et supporter les coûts réglementaires correspondants.

- **Proportionnalité**

La proposition est conforme au principe de proportionnalité car elle ne va pas au-delà de ce qui est nécessaire pour atteindre les objectifs d'assurer le bon fonctionnement du marché unique tout en offrant un niveau élevé de sécurité sur la voie publique.

La proposition suit la logique, moyennant quelques adaptations, du cadre bien établi pour la réception par type des véhicules à moteur et des véhicules agricoles et forestiers, comme indiqué ci-dessus. Ce cadre de référence s'est avéré approprié pour stimuler un marché unique pour ces véhicules. Le maintien d'un niveau élevé de similitude entre la proposition et le cadre de réception UE par type des véhicules à moteur réduira la charge administrative liée à la mise en œuvre de l'acte. Lorsque cela était possible et dûment justifié, le cadre a été simplifié afin de tenir compte du fait que plusieurs aspects de la sécurité de ces engins sont déjà régis par les exigences essentielles de santé et de sécurité énoncées à l'annexe I de la directive «Machines».

- **Choix de l'instrument**

Le recours à un règlement est jugé approprié et nécessaire car il donne des assurances quant à l'application directe et harmonisée des procédures et exigences prévues par le présent acte. Une directive comportant des exigences de transposition risque de mobiliser des ressources considérables des administrations nationales sans apporter de valeur ajoutée en termes de sécurité routière. Le caractère technique et détaillé de l'harmonisation et l'adaptation

fréquente au progrès technique limitent les possibilités pratiques, pour les administrations nationales, de s'écarter des dispositions de la présente proposition.

La proposition continue de s'appuyer sur l'approche à deux niveaux déjà introduite dans le cadre de la réception UE par type des véhicules à moteur. Cette approche prévoit une législation en trois temps:

- les dispositions fondamentales et le champ d'application sont fixés 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 fondées sur les dispositions fondamentales seront établies dans des actes délégués adoptés par la Commission conformément à l'article 290 du TFUE;
- des actes d'exécution établissant 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 TFUE.

### **3. RÉSULTATS DES ÉVALUATIONS EX POST, DES CONSULTATIONS DES PARTIES INTÉRESSÉES ET DES ANALYSES D'IMPACT**

#### **• Consultations des parties intéressées**

De nombreuses consultations sur ce dossier ont eu lieu au fil du temps, à savoir:

En 2016, des enquêtes auprès de 35 parties prenantes ont servi de contribution à une étude sur l'harmonisation, au niveau de l'UE, des exigences applicables à la circulation routière des engins mobiles non routiers<sup>12</sup>;

En 2017, un retour d'information sur l'analyse d'impact initiale a été reçu<sup>13</sup> et un atelier a été organisé afin de recueillir l'avis des autorités nationales (ministères des transports) sur les options stratégiques envisageables;

En 2018, un atelier 2 a été organisé, pour une discussion plus approfondie sur l'option privilégiée et l'ouverture d'un débat sur les prescriptions techniques<sup>14</sup>;

En 2019, des enquêtes auprès de 90 parties prenantes ont servi de contribution à une étude sur les coûts et les avantages<sup>15</sup>, une consultation ciblée des États membres dans 23 langues de l'UE a été menée entre mai et septembre 2019 au moyen d'une enquête de l'UE<sup>16</sup>, et un

<sup>12</sup> «Étude sur l'harmonisation au niveau de l'UE des exigences applicables à la circulation routière des engins mobiles». ECORYS, 2016. Disponible à l'adresse [https://single-market-economy.ec.europa.eu/sectors/mechanical-engineering/mobile-machinery\\_fr](https://single-market-economy.ec.europa.eu/sectors/mechanical-engineering/mobile-machinery_fr).

<sup>13</sup> Disponible à l'adresse suivante: [https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/1198-Road-circulation-requirements-for-mobile-machinery\\_fr](https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/1198-Road-circulation-requirements-for-mobile-machinery_fr).

<sup>14</sup> Les documents de travail sont disponibles dans la section bibliothèque du groupe d'intérêt CIRCABC «Nouvelle initiative législative - Exigences en matière de réception de la circulation routière pour les engins mobiles non routiers».

<sup>15</sup> «Étude d'analyse coûts/bénéfices pour l'analyse d'impact sur la circulation routière des engins mobiles non routiers», PPMI, 2019. Disponible à l'adresse <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/c0d598e2-17d8-11ea-8c1f-01aa75ed71a1/language-fr>.

<sup>16</sup> Document de travail «NRMM-2019.03 MS Targeted Consultation Feedback» résumant les conclusions de la consultation ciblée menée par la Commission sur les différences entre les systèmes de réception des États membres pour la circulation routière des engins mobiles non routiers. Disponible dans la

atelier a été organisé, en décembre 2019, à l'intention des autorités des États membres, des services techniques, des organismes notifiés et des organisations de parties prenantes à l'échelle européenne, afin de partager les résultats de l'étude des coûts et bénéfices et de la consultation ciblée, et d'examiner plus en détail les options stratégiques, le champ d'application et les prescriptions techniques<sup>17</sup>;

En 2020, une consultation publique dans 23 langues de l'UE au moyen d'une enquête de l'UE a été lancée et ouverte pendant 12 semaines, de novembre 2020 à février 2021<sup>18</sup>;

En 2021, un atelier réunissant toutes les principales parties prenantes a été organisé afin de partager les principales conclusions du processus de consultation publique et de réaliser des progrès en ce qui concerne les options stratégiques, le champ d'application et les prescriptions techniques<sup>19</sup>.

En 2022, un atelier réunissant toutes les principales parties prenantes a été organisé afin de partager et de recueillir des retours d'information sur les principales caractéristiques de la proposition législative relative à la réception pour la conduite sur route des engins mobiles non routiers en préparation<sup>20</sup>.

En outre, plusieurs réunions bilatérales avec les parties prenantes ont été organisées en vue d'une analyse plus approfondie de certains aspects du dossier.

Une comparaison des points de vue des parties prenantes sur les options stratégiques (majorité des points de vue) est résumée ci-dessous:

Option stratégique	Autorités des États membres compétentes en matière de réception pour la conduite sur route	Constructeurs et distributeurs	Sociétés de location et utilisateurs finals	Services techniques
OS 0: Situation de référence	-	-	-	-
OS 1a: Réception par type	-	-	-	Privilégiée
<b>OS 1b: Réception par type simplifiée</b>	<b>Privilégiée</b>	<b>Privilégiée</b>	<b>Privilégiée</b>	-
OS 2: Marquage CE	-	-	-	-
Directive	-	-	-	-
<b>Règlement</b>	<b>Privilégiée</b>	<b>Privilégié</b>	<b>Privilégiée</b>	<b>Privilégiée</b>
<b>Obligatoire</b>		-	-	Privilégiée

section bibliothèque du groupe d'intérêt CIRCABC «Nouvelle initiative législative — Exigences en matière de réception de la circulation routière pour les engins mobiles non routiers».

<sup>17</sup> Des documents de travail, tels que le projet de procès-verbal «NRMM-2019.07 Atelier EMNR du 9 décembre 2019 rev1» résumant les discussions avec les parties prenantes, sont disponibles dans la section bibliothèque du groupe d'intérêt CIRCABC «Nouvelle initiative législative — Exigences en matière de réception de la circulation routière pour les engins mobiles non routiers».

<sup>18</sup> es résultats de la consultation publique sont disponibles à l'adresse suivante: [https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/1198-Road-circulation-requirements-for-mobile-machinery/public-consultation\\_fr](https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/1198-Road-circulation-requirements-for-mobile-machinery/public-consultation_fr).

<sup>19</sup> Des documents de travail, tels que le projet de procès-verbal «NRMM-2021.05 Atelier EMNR du 6 mai 2021» résumant les discussions avec les parties prenantes, sont disponibles dans la section bibliothèque du groupe d'intérêt CIRCABC «Nouvelle initiative législative – Exigences en matière de réception de la circulation routière pour les engins mobiles non routiers».

<sup>20</sup> Document de travail «NRMM-2022.02 220608\_Présentation Atelier NRMM 08.06», disponible dans la section bibliothèque du groupe d'intérêt CIRCABC «Nouvelle initiative législative – Exigences en matière de réception de la circulation routière pour les engins mobiles non routiers».

Option stratégique	Autorités des États membres compétentes en matière de réception pour la conduite sur route	Constructeurs et distributeurs	Sociétés de location et utilisateurs finals	Services techniques
<b>Facultatif</b>	<b>Privilégiée: facultatif dans un premier temps et obligatoire par la suite</b>	<b>Privilégiée</b>	<b>Privilégiée</b>	-
Engins autopropulsés et tractés dans le champ d'application	-	Privilégiée	-	-
<b>Uniquement les engins automoteurs dans le champ d'application</b>	<b>Privilégiée</b>	-	<b>Privilégiée</b>	-
Pas de vitesse maximale par construction		Privilégiée	-	-
<b>Vitesse maximale limitée par construction à 40 km/h</b>	<b>Privilégiée</b>	-	<b>Privilégiée</b>	-

- **Analyse d'impact**

La présente proposition est accompagnée d'une analyse d'impact. Des informations à ce sujet sont disponibles à l'adresse suivante: [https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/1198-Road-circulation-requirements-for-mobile-machinery\\_fr](https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/1198-Road-circulation-requirements-for-mobile-machinery_fr).

Les options envisagées sont exposées ci-dessous.

Option 0 — Base de référence. Pas d'action.

Option 1 — Réception UE de l'ensemble de l'engin mobile délivrée par les autorités des États membres (ancienne approche). Cette option suit les principes de la législation de l'UE sur les véhicules, dans laquelle les spécifications techniques visant à satisfaire aux exigences générales sont intégrées dans la législation.

- 1.a – Réception par type. Pour la plupart des composants, systèmes et entités techniques distinctes, la réception pour la conduite sur route ferait intervenir un tiers.

- 1.b – Réception par type simplifiée. Pour les composants, systèmes et entités techniques distinctes qui sont plus critiques pour la sécurité routière, l'évaluation de la conformité ferait intervenir un tiers (organisme agréé indépendant). Pour les composants, systèmes et entités techniques distinctes moins critiques pour la sécurité routière, l'évaluation de la conformité serait fondée sur des rapports ou une autocertification par le constructeur.

Option 2 — Marquage CE de l'ensemble de l'engin mobile accordé par le constructeur (nouvelle approche). Cette option suit les principes de la nouvelle législation de l'UE sur l'utilisation non routière des engins mobiles (par exemple, la directive «Machines»), dans laquelle seules les exigences essentielles de sécurité sont inscrites dans la législation, et non les spécifications techniques détaillées.

En principe, toutes les options peuvent être mises en œuvre par l'adoption d'une directive ou d'un règlement.



Les aspects suivants de la législation ont également été évalués: i) la rendre obligatoire (en remplaçant les 27 règles nationales actuelles) ou facultative (une alternative aux 27 règles nationales actuelles); ii) inclure (ou pas) les équipements tractés dans le champ d'application; et iii) limiter (ou pas) le champ d'application aux engins mobiles non routiers dont la vitesse maximale par construction n'excède pas 40 km/h.

L'option privilégiée est l'option 1.b (réception par type simplifiée), obligatoire (après une période transitoire), couvrant uniquement les engins automoteurs (non tractés), dont la vitesse maximale par construction est limitée à 40 km/h, sous la forme d'un règlement.

Le système de réception par type qui détaille les spécifications techniques de la législation est le cadre largement accepté et de confiance pour la sécurité routière dans l'UE. Il devrait être simplifié pour être proportionné et tenir compte des caractéristiques des engins mobiles non routiers (faible fréquence de circulation). Une réglementation obligatoire semble plus appropriée après une période de transition, au cours de laquelle les constructeurs auront le choix entre demander la réception UE par type (et bénéficier de la libre circulation) ou appliquer une législation nationale (valable uniquement dans le pays concerné).

Les règles ne couvriraient que les engins autopropulsés, étant donné que la grande majorité des équipements tractés peuvent déjà être réceptionnés par type dans d'autres catégories de véhicules. Les engins couverts par le règlement auraient une vitesse maximale par construction fixée à 40 km/h. Une vitesse plus élevée n'est pas jugée nécessaire, ni appropriée, pour ce type d'engins. En effet, les constructeurs de véhicules plus rapides peuvent, en principe, opter pour les procédures de réception par type actuellement disponibles pour les autres catégories de véhicules.

Étant donné que les émissions sonores de la plupart des engins mobiles non routiers concernés sont déjà couvertes par la directive 2000/14/CE<sup>21</sup>, que les engins mobiles non routiers représentent une très petite partie des véhicules sur les routes de l'UE et que la vitesse maximale par construction sera limitée à 40 km/h, il ne semble pas nécessaire de prévoir des exigences spécifiques en matière de bruit en plus de celles qui existent déjà.

Enfin, étant donné que les prescriptions techniques seront très détaillées et ne laisseront pratiquement aucune marge d'appréciation aux États membres lors de leur transposition, un règlement est préféré.

Une politique harmonisée de réception par type simplifiée pour la circulation sur route aura les implications suivantes pour les parties prenantes concernées.

- Les constructeurs et les distributeurs: i) auront une entrée sur le marché plus aisée; ii) élimineront les retards liés aux réceptions de plusieurs pays de l'UE; iii) bénéficieront d'une réduction d'un cinquième des coûts de mise en conformité; iv) amélioreront leur compétitivité à l'intérieur et à l'extérieur de l'UE.
- Les sociétés de location et les utilisateurs finals: i) bénéficieront d'une réduction d'un cinquième des coûts de mise en conformité; ii) utiliseront et revendront facilement les engins par-delà les frontières intra-UE; iii) disposeront d'un plus grand

---

<sup>21</sup> Directive 2000/14/CE du Parlement européen et du Conseil du 8 mai 2000 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux émissions sonores dans l'environnement des matériels destinés à être utilisés à l'extérieur des bâtiments.

choix d'engins mobiles non routiers; iv) auront accès à des conceptions plus innovantes.

- Les autorités des États membres: devront s'adapter aux nouveaux systèmes, mais cela n'est pas considéré comme un problème ou un lourd fardeau par les autorités affectées.
- Les services techniques: devront s'adapter au nouveau système et connaîtront une augmentation de leur charge de travail et de leurs recettes, même si cela peut être atténué par le fait que le nombre de réceptions diminuera probablement, puisque les constructeurs ne devront plus s'y soumettre que dans un seul pays de l'UE.
- Les usagers de la route: bénéficieront de règles harmonisées garantissant un niveau élevé de sécurité routière dans l'ensemble de l'UE.

Les bénéfices totaux pour les opérateurs économiques: sont estimés à des économies nettes de 846 millions d'euros sur 10 ans, dont 502 millions d'euros pour les constructeurs et les distributeurs et 344 millions d'euros pour les sociétés de location et les utilisateurs finals. L'augmentation du chiffre d'affaires pour les services techniques est partiellement compensée par une diminution du nombre total de réceptions.

Les coûts estimés pour les constructeurs, les distributeurs, les sociétés de location et les utilisateurs finals sont largement compensés par les économies estimées. Les économies nettes sont estimées ci-dessus.

Dans le secteur des engins mobiles non routiers, 98 % des entreprises sont des PME, qui représentent 18 % des recettes et 30 % de l'emploi. De nombreuses PME sont fortement exportatrices et bénéficieront grandement de la simplification des règles à l'échelle de l'UE. D'autres pourront continuer à appliquer les règles nationales. Les économies nettes pour les PME sont estimées à 152 millions d'euros sur 10 ans.

L'amélioration de la sécurité routière dans l'ensemble de l'UE devrait également apporter des avantages pour la société.

Le comité d'examen de la réglementation (RSB) a rendu son avis le 10/12/2021, à la suite duquel l'analyse d'impact a été révisée comme suit:

Recommandations RSB	Révisions introduites
<b>B) Synthèse des conclusions</b>	
1) Le rapport n'explique pas suffisamment pourquoi la reconnaissance mutuelle ne fonctionne pas dans ce secteur et pourquoi la promotion du respect du principe de reconnaissance mutuelle n'est pas l'une des options stratégiques.	La section 2 sur la description du problème examine plus en détail pourquoi la reconnaissance mutuelle ne fonctionne pas dans le secteur des engins mobiles non routiers, bien qu'il s'agisse d'un domaine de réglementation technique sans harmonisation au niveau de l'UE. En outre, l'analyse des raisons pour lesquelles la reconnaissance mutuelle ne fonctionne pas et ne fonctionnerait pas à l'avenir a été développée dans les sections 5.1 et 5.3, expliquant pourquoi une option stratégique visant à promouvoir la mise en œuvre pratique du principe de reconnaissance mutuelle a été écartée.
2) Le rapport ne fournit pas de preuves convaincantes que l'absence de règles harmonisées entraîne	La section 7 explique mieux pourquoi des exigences harmonisées augmenteraient probablement le niveau de sécurité routière des engins mobiles non routiers dans l'ensemble de l'UE, et pourquoi la sécurité routière nécessite des exigences et des solutions techniques

<p>davantage d'accidents impliquant des engins mobiles non routiers. Il ne justifie pas pourquoi l'initiative vise des exigences et des solutions techniques égales pour la sécurité routière.</p>	<p>égales, et pas seulement des exigences suffisamment élevées. Cela va dans le sens du choix de l'option privilégiée, étant donné que l'un des principaux facteurs déterminants est sa note plus élevée en matière de sécurité routière.</p> <p>L'évaluation des options à la section 6 explique comment cette initiative contribuera spécifiquement à la sécurité routière et précise si toutes les options peuvent atteindre les objectifs fixés. La section 4 sur les objectifs spécifiques examine les limites de la sécurité routière en tant qu'objectif de la nouvelle politique, et la manière dont, malgré cela, la sécurité routière serait renforcée par l'adoption de la politique proposée.</p>
<p>3) Le rapport manque de clarté quant à la méthode utilisée pour estimer les coûts et les économies de coûts. Il ne présente pas la fiabilité et la solidité de la base factuelle.</p>	<p>La section 2 sur la description des problèmes donne désormais une vue d'ensemble claire des différentes catégories de coûts, en décrivant plus en détail les coûts supportés par chacun des groupes concernés (constructeurs, distributeurs, sociétés de location, utilisateurs finals et autorités). La section 2 explique également comment les coûts indirects sont estimés et examine s'ils sont réalistes ou risquent d'être surestimés, et précise quels coûts et économies correspondent. Des précisions supplémentaires sur la méthode utilisée pour estimer les coûts et les économies de coûts, les sources d'information et les principales hypothèses ont été ajoutées aux sections 2 et 6, ainsi qu'à la présente annexe 1, où la fiabilité des estimations a été évaluée, ainsi que les éventuelles incertitudes affectant la base factuelle.</p>
<p>4) Il est difficile de comprendre pourquoi le rapport n'évalue pas les éléments de conception supplémentaires dans le cadre des principales options stratégiques. Il n'explique pas dans quelle mesure l'évaluation des incidences et le choix de l'option privilégiée changeraient si ces éléments de conception étaient pris en compte dans l'analyse.</p>	<p>Le rapport explique, à la section 6, pourquoi les éléments de conception supplémentaires ayant une incidence sur le caractère obligatoire ainsi que sur le champ d'application des règles harmonisées sont évalués séparément des principales options stratégiques. Dans la section 7, il calcule également les incidences des choix opérés sur ces éléments de conception. En particulier, le rapport examine, à la section 7, comment les incidences estimées changeraient si les règles de l'UE et les règles nationales coexistent ou si le champ d'application est réduit. Il précise également que le choix de l'option privilégiée ne changerait pas à la lumière de ces éléments de conception spécifiques. Les coûts et avantages figurant dans le tableau normalisé de l'annexe 3 ont été modifiés pour intégrer les éléments de conception supplémentaires qui font partie de l'option privilégiée.</p>
<p><b>C) Que faut-il améliorer?</b></p>	
<p>1) Reconnaissance mutuelle</p>	<p>La section 2 de la description du problème examine plus en détail pourquoi la reconnaissance mutuelle ne fonctionne pas dans le secteur des engins mobiles, bien qu'il s'agisse d'un domaine de réglementation technique sans harmonisation au niveau de l'UE, et pourquoi, par conséquent, il n'existe pas d'option stratégique visant à promouvoir la mise en œuvre pratique du principe de reconnaissance mutuelle.</p>
<p>2) La description du problème doit fournir une vue d'ensemble claire des différentes catégories de coûts.</p>	<p>La section 2 de la description du problème décrit plus en détail les coûts supportés par les constructeurs en raison de retards dans l'entrée sur le marché, en les distinguant clairement des coûts directs et de la manière dont ils sont estimés, pour chacun des groupes concernés (constructeurs, distributeurs, utilisateurs, sociétés de location et autorités). Les annexes 1 et 4 contiennent de</p>

	plus amples détails sur les limites en matière de données et les méthodes de calcul.
3) Pourquoi des exigences harmonisées?	La section 6 explique pourquoi des exigences harmonisées augmenteraient probablement le niveau de sécurité routière des engins mobiles dans l'ensemble de l'UE, et pourquoi la sécurité routière nécessite des exigences et des solutions techniques égales, et pas seulement des exigences suffisamment élevées.
4) La sécurité routière comme objectif secondaire	La section 4 explique clairement que la sécurité routière est un objectif secondaire plutôt que l'un des principaux objectifs spécifiques. La section 6 précise comment cette initiative contribuera spécifiquement à la sécurité routière, et comment et dans quelle mesure chacune des options peut atteindre les objectifs fixés.
5) Nouvelle politique et législation d'application.	La section 8 précise ce qui est décidé aujourd'hui, sur la base de cette analyse d'impact, et ce qui sera décidé ultérieurement dans le cadre de la législation d'application.
6) Méthode utilisée pour quantifier les coûts et les économies	La section 6 présente les sources d'information et les principales hypothèses en fournissant, aux annexes 1 et 4, des précisions évaluant la fiabilité des estimations et les éventuelles incertitudes affectant la base factuelle.
7) Évaluation d'éléments de conception supplémentaires	La section 6 explique pourquoi des éléments de conception supplémentaires ayant une incidence sur le champ d'application et l'adoption des règles harmonisées sont évalués séparément de l'analyse des principales options stratégiques et examine comment les incidences changeraient à la suite des choix opérés sur ces éléments de conception. Le tableau des coûts et bénéfices de l'annexe 4 inclut les éléments de conception supplémentaires qui font partie de l'option privilégiée.

#### 4. INCIDENCES BUDGÉTAIRES

Les États membres devront faire face à certains coûts d'adaptation pour s'ajuster au nouveau règlement. Toutefois, étant donné qu'ils gèrent déjà plusieurs cadres de réception par type pour d'autres véhicules, ils ont mis en place la structure et les services techniques nécessaires pour gérer ce règlement supplémentaire sans que cela représente une charge importante.

Cette initiative n'a aucune incidence sur le budget de l'UE.

#### 5. AUTRES ÉLÉMENTS

##### • Plans de mise en œuvre et modalités de suivi, d'évaluation et d'information

Une fois mise en œuvre, l'option stratégique choisie doit faire l'objet d'un suivi des incidences réelles et celles-ci doivent être comparées aux objectifs et aux incidences attendues. Un groupe d'experts de la Commission se réunira régulièrement et recueillera l'expertise du secteur des engins mobiles, afin d'analyser l'applicabilité et la mise en œuvre du présent règlement dans tous les pays de l'UE.

Au moins les indicateurs suivants sont proposés pour recueillir les informations nécessaires:

- nombre de réceptions UE pour de nouveaux engins mobiles non routiers délivrées dans chaque État membre;

- nombre de réceptions nationales accordées pour de nouveaux engins mobiles dans chaque État membre, par rapport à la moyenne du nombre de réceptions nationales accordées au cours des 5 dernières années civiles précédant l'entrée en application du nouveau règlement;
- rapports des États membres sur les accidents de la route impliquant des engins mobiles;
- coûts directs de mise en conformité pour la réception UE par type pour chaque nouveau type d'engins (cet indicateur ne peut être évalué qu'au moyen d'un processus fondé sur des enquêtes, réalisées dans le cadre de l'étude d'analyse d'impact; la réalisation d'une nouvelle enquête après la mise en œuvre intégrale de la nouvelle législation fournirait un chiffre comparatif); et
- économies de coûts indirects grâce à la réception UE pour chaque nouveau type d'engins (retards dans la mise sur le marché): au moyen d'un processus fondé sur des enquêtes, après la mise en œuvre intégrale de la nouvelle législation.

Le nouveau règlement devrait être évalué dans un délai de 5 ans à compter de son entrée en application.

- **Explication détaillée des dispositions spécifiques de la proposition**

Dans la mesure du possible, la proposition suit la structure du règlement (UE) n° 167/2013. L'acte proposé concerne une matière présentant de l'intérêt pour l'EEE et devrait donc être étendu à celui-ci.

## CHAPITRE I

Le présent chapitre expose l'objectif de la proposition, à savoir:

- établir les prescriptions techniques relatives à la sécurité routière des engins mobiles non routiers relevant du champ d'application de la proposition, ainsi que les dispositions administratives relatives à la réception UE par type de ces engins;
- fixer les règles et procédures pour la surveillance du marché des engins mobiles non routiers qui relèvent du champ d'application de la réception UE par type, conformément à la présente proposition.

En outre, il détermine le champ d'application, en précisant qu'il s'applique aux engins mobiles non routiers mis sur le marché de l'Union et en énumérant des exceptions spécifiques. Par exemple, ce chapitre prévoit que la proposition ne s'applique pas aux réceptions individuelles, aux véhicules relevant du champ d'application du règlement (UE) n° 167/2013, du règlement (UE) n° 168/2013 ou du règlement (UE) 2018/858 ou aux engins non routiers dont la vitesse maximale par construction est supérieure à 40 km/h.

Enfin, à l'article 3, il contient des définitions de termes utilisés dans la proposition.

## CHAPITRE II

Ce chapitre définit les obligations des États membres, des autorités compétentes en matière de réception et des opérateurs économiques (constructeurs, représentants de constructeur, importateurs et distributeurs).

En particulier, il oblige les États membres:

- à autoriser la mise sur le marché, l'immatriculation ou la mise en service des seuls engins mobiles non routiers qui satisfont aux prescriptions énoncées dans la proposition;

- à organiser et à entreprendre des activités de surveillance du marché et des contrôles des engins mobiles non routiers entrant sur le marché conformément aux chapitres IV, V et VII du règlement (UE) 2019/1020.

Les constructeurs sont tenus de veiller à ce que seuls des engins non routiers conformes soient mis sur le marché.

Il énumère également les prescriptions techniques pour la sécurité routière des engins mobiles non routiers. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués pour préciser les prescriptions techniques, les procédures et les essais détaillés.

Enfin, il comporte une disposition générale exigeant que les engins mobiles non routiers ne soient mis à disposition, mis en service ou enregistrés que s'ils sont conformes.

### CHAPITRES III À VIII

Ces chapitres contiennent des dispositions relatives à la procédure de réception UE par type et à des questions connexes telles que la fiche de réception UE par type, le certificat de conformité et le marquage.

Plus précisément, il existe des dispositions concernant les points suivants: i) la demande et le dossier constructeur qui doivent être soumis; ii) comment et quand l'autorité compétente en matière de réception doit accorder la réception par type; iii) la fiche de réception UE par type et sa modification lorsque cela est nécessaire; iv) les procédures permettant de démontrer la conformité aux prescriptions techniques; v) la validité des réceptions UE par type et vi) l'obligation de délivrer un certificat de conformité et d'apposer la plaque réglementaire avec le marquage.

### CHAPITRE IX

Ce chapitre contient des dispositions relatives à la surveillance du marché de l'UE, aux contrôles des engins non routiers entrant sur le marché de l'UE et aux procédures de sauvegarde de l'UE. Il intègre des dispositions de la décision n° 768/2008/CE et renvoie au récent règlement relatif à la surveillance du marché [règlement (UE) 2019/1020].

### CHAPITRE X

En vertu de ce chapitre, le constructeur est tenu de fournir des informations techniques qui ne s'écartent pas des indications approuvées par l'autorité compétente en matière de réception.

### CHAPITRE XI

Ce chapitre définit les exigences relatives aux services techniques et les procédures de désignation de ces services.

### CHAPITRE XII

Ce chapitre contient des précisions sur l'exercice par la Commission du pouvoir d'adopter des actes d'exécution et des actes délégués en vertu de la proposition.

### CHAPITRE XIII

Ce chapitre institue un forum, modifie le règlement (UE) 2019/1020, prévoit des sanctions et des rapports et précise les dates d'entrée en vigueur et d'application.

Ce chapitre contient une disposition transitoire autorisant les États membres, pendant une période de 8 ans à compter de la date d'applicabilité du règlement, à appliquer toute législation nationale relative à la réception nationale par type des engins mobiles non routiers destinés à circuler sur la voie publique. Si les engins non routiers sont conformes à cette législation nationale, ils ne bénéficieront pas de la libre circulation.

Proposition de

**RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**

**relatif à la réception et à la surveillance du marché des engins mobiles non routiers  
circulant sur la voie publique et modifiant le règlement (UE) 2019/1020**

(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>22</sup>,  
Statuant conformément à la procédure législative ordinaire,  
considérant ce qui suit:

- (1) Les engins mobiles automoteurs, relevant du champ d'application de la directive n° 2006/42/CE du Parlement européen et du Conseil<sup>23</sup>, qui sont conçus ou construits pour effectuer des travaux («engins mobiles non routiers») pourraient avoir besoin, occasionnellement ou souvent, de circuler sur la voie publique, principalement pour passer d'un lieu de travail à un autre.
- (2) Certains aspects de la conception et de la construction des engins mobiles non routiers sont déjà couverts par la législation d'harmonisation de l'Union, en particulier le règlement (UE) 2016/1628 du Parlement européen et du Conseil<sup>24</sup>, la directive n° 2000/14/CE du Parlement européen et du Conseil<sup>25</sup>, la directive n° 2014/30/UE du

---

<sup>22</sup> JO C du , p. .

<sup>23</sup> Directive 2006/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 mai 2006 relative aux machines, et modifiant la directive 95/16/CE (JO L 157 du 9.6.2006, p. 24).

<sup>24</sup> Règlement (UE) 2016/1628 du Parlement européen et du Conseil du 14 septembre 2016 relatif aux exigences concernant les limites d'émission pour les gaz polluants et les particules polluantes et la réception par type pour les moteurs à combustion interne destinés aux engins mobiles non routiers, modifiant les règlements (UE) n° 1024/2012 et (UE) n° 167/2013 et modifiant et abrogeant la directive 97/68/CE (JO L 252 du 16.9.2016, p. 53).

<sup>25</sup> Directive 2000/14/CE du Parlement européen et du Conseil du 8 mai 2000 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux émissions sonores dans l'environnement des matériels destinés à être utilisés à l'extérieur des bâtiments.

Parlement européen et du Conseil<sup>26</sup> ou la directive 2014/53/UE du Parlement européen et du Conseil<sup>27</sup>, et la directive 2006/42/CE.

- (3) En ce qui concerne la sécurité des engins mobiles, la directive 2006/42/CE est le principal acte réglementaire applicable à ces engins lorsqu'ils sont mis sur le marché de l'Union. Elle énonce des exigences essentielles de santé et de sécurité couvrant la fonction de déplacement hors route des engins mobiles, telles que le ralentissement, l'arrêt, le freinage, les places assises, les systèmes de retenue, etc. Toutefois, les exigences essentielles de santé et de sécurité, énoncées dans ladite directive, ne sont conçues que pour assurer la sécurité des engins sur le lieu de travail, mais ne couvrent pas les aspects de sécurité de ces engins lorsqu'ils circulent sur la voie publique.
- (4) En l'absence de règles harmonisées sur la sécurité routière des engins mobiles non routiers, les opérateurs économiques qui produisent ou mettent à disposition, sur le marché de l'Union, des engins mobiles non routiers sont confrontés à des coûts importants liés aux prescriptions réglementaires différentes dans les États membres. En outre, la sécurité routière, pour ces engins, n'est pas assurée de manière uniforme sur l'ensemble du territoire de l'Union. Par conséquent, il est nécessaire d'établir des règles harmonisées au niveau de l'Union en ce qui concerne la sécurité routière des engins mobiles non routiers.
- (5) Pour les besoins du développement et du fonctionnement du marché intérieur de l'Union, il convient d'établir un système harmonisé de réception par type pour la sécurité routière des engins mobiles non routiers destinés à circuler sur la voie publique.
- (6) Étant donné que l'objectif du présent règlement est de faire face aux risques découlant de la circulation routière des engins mobiles non routiers conçus et construits pour l'exécution de travaux et non pour le transport de personnes, d'animaux ou de marchandises (sauf pour le transport de matières qui contribuent au fonctionnement de l'engin), le présent règlement ne devrait pas s'appliquer aux engins dont le seul objectif est le simple transport de personnes, d'animaux ou de biens. Tous les types de nouveaux dispositifs de mobilité individuelle (trottinettes électriques debout et assis, cycles à pédales à assistance électrique, y compris les cycles à assistance électrique et ceux destinés au transport de fret commercial, véhicules auto-équilibrés, y compris les transporteurs et les hoverboards personnels auto-équilibrés, monocycles électriques, planches à roulettes électriques et planches à roue unique électriques, entre autres) ne seront pas soumis au présent règlement.
- (7) Compte tenu de l'objectif du présent règlement de traiter de la circulation routière des engins mobiles non routiers conçus et construits pour l'exécution de travaux, et pour le transport de travailleurs, les engins mobiles équipés de plus de trois places assises, y compris la place assise du conducteur, devraient également être exclus du champ d'application du présent règlement.
- (8) Les engins mobiles non routiers lents constituent la majeure partie du marché des engins mobiles non routiers. En outre, certains États membres ont fixé à 40 km/h une

---

<sup>26</sup> Directive 2014/30/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014 relative à l'harmonisation des législations des États membres concernant la compatibilité électromagnétique (JO L 96 du 29.3.2014, p. 79).

<sup>27</sup> Directive 2014/53/UE du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014 relative à l'harmonisation des législations des États membres concernant la mise à disposition sur le marché d'équipements radioélectriques et abrogeant la directive 1999/5/CE (JO L 153 du 22.5.2014, p. 62).



limitation de la vitesse de circulation sur route des engins mobiles non routiers. De plus, étant donné que les risques pour la sécurité routière sont proportionnels à la vitesse de déplacement, il ne serait pas cohérent d'établir un cadre qui traite uniquement des risques pour la sécurité des engins mobiles non routiers et non des véhicules réguliers, afin de couvrir les engins mobiles non routiers rapides. Le présent règlement ne devrait donc pas s'appliquer aux engins mobiles dont la vitesse maximale par construction est supérieure à 40 km/h.

- (9) Les réceptions individuelles peuvent être utilisées pour des engins qui circulent sur le territoire d'un seul État membre et, par conséquent, ces réceptions devraient être exclues du champ d'application du présent règlement.
- (10) Étant donné que les petites et moyennes entreprises produisent des engins mobiles non routiers en petites séries, dont le nombre d'unités qui sont mises à disposition sur le marché, immatriculées ou mises en service ne dépasse pas, par an et dans chaque État membre, 50 unités par type, il convient de permettre la réception nationale par type de petites séries et d'exclure ces engins produits en petites séries du champ d'application du présent règlement. Le constructeur devrait, toutefois, avoir la faculté de demander une réception UE par type afin de pouvoir bénéficier de la libre-circulation.
- (11) Étant donné que, dans certains cas, les engins mobiles non routiers, en raison de leurs dimensions excessives, ne permettraient pas une manœuvrabilité suffisante sur la voie publique ou, en raison de leur poids ou de leurs masses excessifs, pourraient endommager le revêtement de la voie publique ou d'autres infrastructures routières, il convient de laisser aux États membres le pouvoir discrétionnaire d'interdire la circulation de tels engins, même s'ils ont fait l'objet d'une réception par type conformément au présent règlement.
- (12) Afin de réduire au minimum le risque de blessure pour les personnes et de dommage aux infrastructures routières, lorsqu'un engin mobile non routier circule sur la voie publique, il convient de définir des prescriptions techniques. Les prescriptions techniques devraient inclure des sujets liés à la sécurité routière, tels que l'intégrité de la structure du véhicule, la vitesse maximale par construction, le régulateur de vitesse, les limiteurs de vitesse et l'indicateur de vitesse, les dispositifs de freinage, la direction, le champ de vision, ainsi que les masses et dimensions.
- (13) Afin de réduire la charge administrative pesant sur les opérateurs économiques, le présent règlement devrait autoriser l'utilisation, dans les engins mobiles non routiers, de composants et d'entités techniques distinctes qui ont été réceptionnés par type conformément au règlement (UE) n° 167/2013 ou au règlement (UE) 2018/858.
- (14) Tous les opérateurs économiques intervenant dans la chaîne d'approvisionnement et de distribution devraient prendre les mesures appropriées pour garantir qu'ils ne mettent à disposition sur le marché que des engins mobiles non routiers qui sont conformes au présent règlement. Il convient de fixer une répartition claire et proportionnée des obligations qui incombent à chaque opérateur économique dans la chaîne d'approvisionnement et de distribution.
- (15) Afin de garantir que la procédure de contrôle de la conformité de la production, qui est l'une des pierres angulaires du système de réception UE par type, a été correctement mise en œuvre et fonctionne correctement, les constructeurs devraient être régulièrement contrôlés par l'autorité compétente ou par un service technique dûment qualifié désigné à cet effet.

- (16) Afin de garantir la sécurité juridique, il est nécessaire de préciser que 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 (UE) 2019/1020 du Parlement européen et du Conseil<sup>28</sup> s'appliquent aux engins mobiles non routiers couverts par le présent règlement et en ce qui concerne les aspects traités ou couverts par les prescriptions techniques du présent règlement et donc de modifier l'annexe I dudit règlement afin d'y inclure les références du présent règlement.
- (17) Afin d'assurer des conditions uniformes pour la mise en œuvre de la procédure de réception UE par type et de certaines dispositions administratives du présent règlement, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission. Ces compétences devraient être exercées en conformité avec le règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil<sup>29</sup>.
- (18) Une coordination plus étroite entre les autorités nationales, au moyen d'un échange d'informations et d'évaluations coordonnées sous la direction d'une autorité de coordination, est fondamentale pour garantir un niveau constamment élevé de sécurité et de santé au sein du marché intérieur. Elle conduirait également à une utilisation plus efficace de ressources nationales limitées. À cette fin, il convient d'instituer un forum consultatif pour les États membres et la Commission, afin de promouvoir les meilleures pratiques, d'échanger des informations et de coordonner les activités liées à l'application du présent règlement. Étant donné la création d'un tel forum et compte tenu de ses tâches, il ne devrait pas être nécessaire de mettre en place un groupe de coopération administrative distinct, comme l'exige l'article 30, paragraphe 2, du règlement (UE) 2019/1020. Toutefois, le forum devrait être considéré comme un groupe de coopération administrative aux fins du réseau de l'Union pour la conformité des produits visé à l'article 29 dudit règlement.
- (19) Afin de compléter le présent règlement, 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, relatives à l'harmonisation des seuils pouvant être appliqués par les États membres en ce qui concerne les dimensions et masses excessives des engins mobiles non routiers, l'applicabilité des éléments des prescriptions techniques, l'établissement de prescriptions techniques détaillées, les procédures d'essai et les méthodes d'essai, les essais virtuels, les dispositions relatives à la conformité de la production et la spécification des règles relatives aux services techniques. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées durant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts, et que ces consultations soient menées conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer»<sup>30</sup>. En particulier, pour assurer leur égale participation à la préparation des actes délégués, le Parlement européen et le Conseil reçoivent tous les documents au même moment que les experts des États membres, et leurs experts ont systématiquement accès aux réunions des groupes d'experts de la Commission traitant de la préparation des actes délégués.

---

<sup>28</sup> Règlement (UE) 2019/1020 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 sur la surveillance du marché et la conformité des produits, et modifiant la directive 2004/42/CE et les règlements (CE) n° 765/2008 et (UE) n° 305/2011 (JO L 169 du 25.6.2019, p. 1).

<sup>29</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>30</sup> JO L 123 du 12.5.2016, p. 1.

- (20) Il convient que les États membres déterminent le régime des sanctions applicables aux violations du présent règlement et veillent à ce qu'elles soient appliquées. Ces sanctions devraient être effectives, proportionnées et dissuasives.
- (21) La Commission devrait faire rapport au Parlement européen et au Conseil sur le fonctionnement du présent règlement et, sur la base des informations fournies par les États membres, réexaminer, si nécessaire, la question de savoir s'il y a lieu de présenter une proposition législative exclusive pour l'harmonisation du système de réception individuelle au niveau de l'Union ou de prolonger la période transitoire pour la réception nationale par type.
- (22) Afin de permettre aux États membres et aux autorités nationales, ainsi qu'aux opérateurs économiques, de se préparer pour l'application des nouvelles règles introduites par le présent règlement, il convient de fixer une date d'application postérieure à la date d'entrée en vigueur. Il est également nécessaire de prévoir une période transitoire permettant aux constructeurs, pendant cette période, de se mettre en conformité avec le présent règlement et de bénéficier de la libre-circulation ou de se conformer à la législation nationale applicable en matière de réception par type.
- (23) Étant donné que l'objectif du présent règlement, à savoir l'établissement de prescriptions techniques, de prescriptions administratives et de procédures harmonisées pour la réception par type des nouveaux engins mobiles non routiers circulant sur la voie publique, ainsi que de règles et procédures pour la surveillance du marché de ces engins, ne peut pas être atteint de manière suffisante par les États membres mais peut, en raison de ses dimensions et de ses effets, l'être mieux au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

## **CHAPITRE I**

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

#### *Article premier*

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

1. Le présent règlement établit les prescriptions techniques, les prescriptions administratives et les procédures applicables à la réception UE par type et à la mise sur le marché des engins mobiles non routiers destinés à circuler sur la voie publique.
2. Le présent règlement établit également des règles et procédures pour la surveillance du marché des engins mobiles non routiers.

#### *Article 2*

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

1. Le présent règlement s'applique aux engins mobiles non routiers lorsqu'ils sont mis sur le marché et destinés à circuler, avec ou sans conducteur, sur la voie publique.

2. Le présent règlement ne s'applique pas:
- a) aux engins mobiles non routiers ayant une vitesse maximale par construction supérieure à 40 km/h;
  - b) aux engins mobiles non routiers équipés de plus de trois places assises, y compris celle du conducteur;
  - c) aux engins, tels que définis à l'article 2, point a), de la directive 2006/42/CE, principalement destinés au transport d'une ou de plusieurs personnes ou d'animaux, ou de biens autres que les instruments ou accessoires auxiliaires nécessaires à l'exécution des travaux, les matériaux résultant des ou nécessaires pour les travaux ou l'entreposage intermédiaire et les matériaux transportés sur les chantiers;
  - d) aux véhicules, y compris les véhicules à moteur, les tracteurs, les remorques, les véhicules à deux ou trois roues, les quadricycles et les équipements interchangeables tractés, relevant du champ d'application du règlement (UE) n° 167/2013, du règlement (UE) n° 168/2013 ou du règlement (UE) 2018/858;
  - e) aux engins mobiles non routiers qui ont été mis sur le marché, immatriculés ou mis en service avant le [OP: prière d'insérer la date = la date d'application du présent règlement];
  - f) aux réceptions individuelles d'engins mobiles non routiers destinés à circuler sur la voie publique, accordées conformément à la législation nationale, et d'engins mobiles non routiers qui sont conformes à la législation nationale;
  - g) aux réceptions d'engins mobiles non routiers produits en petites séries, destinés à circuler sur la voie publique, accordées conformément à la législation nationale, et aux réceptions d'engins mobiles non routiers conformes à la législation nationale.

En ce qui concerne les engins mobiles non routiers produits en petites séries, le constructeur peut choisir soit de demander la réception UE par type, soit de se conformer à la législation nationale pertinente visée au premier alinéa, point g).

### *Article 3*

#### ***Définitions***

Aux fins du présent règlement, on entend par:

- 1) «engin mobile non routier», tout engin mobile automoteur relevant du champ d'application de la directive 2006/42/CE, qui est conçu ou construit pour effectuer des travaux;
- 2) «réception individuelle», la certification délivrée par une autorité compétente en matière de réception, selon laquelle un engin non routier particulier, unique ou non, satisfait aux dispositions administratives et aux prescriptions techniques nationales applicables à la réception nationale individuelle d'un engin mobile non routier;
- 3) «engin mobile non routier produit en petites séries», la réception nationale par type d'un type d'engin mobile non routier dont le nombre d'unités qui sont mises à disposition sur le marché, immatriculées ou mises en service ne peut dépasser, par an et dans chaque État membre, 50 unités par type;

- 4) «système», un ensemble de dispositifs combinés pour remplir une ou plusieurs fonctions spécifiques dans un engin mobile non routier et qui est soumis aux prescriptions techniques;
- 5) «composant», un dispositif destiné à faire partie d'un engin mobile non routier qui peut être réceptionné par type indépendamment de cet engin;
- 6) «entité technique distincte», un dispositif destiné à faire partie d'un engin mobile non routier qui peut être réceptionné par type séparément;
- 7) «réception UE par type», la certification délivrée par une autorité compétente en matière de réception selon laquelle un type d'engin mobile non routier satisfait aux dispositions pertinentes du présent règlement;
- 8) «autorité de surveillance du marché», l'autorité d'un État membre chargée d'effectuer la surveillance du marché sur le territoire de cet État membre;
- 9) «autorité compétente en matière de réception», l'autorité d'un État membre, notifiée à la Commission par cet État membre, compétente pour tous les aspects de la réception par type d'un engin mobile non routier, pour la délivrance et, le cas échéant, pour le retrait ou le refus de délivrance des fiches de réception, pour agir en tant que point de contact pour les autorités compétentes en matière de réception des autres États membres, pour désigner les services techniques et pour veiller à ce que le constructeur remplisse ses obligations en matière de conformité de la production;
- 10) «autorité nationale», une autorité compétente en matière de réception ou toute autre autorité chargée de la surveillance du marché, du contrôle aux frontières ou de l'immatriculation dans un État membre en ce qui concerne les engins mobiles non routiers;
- 11) «service technique», une organisation ou un organisme indépendant désigné(e) par l'autorité compétente en matière de réception comme laboratoire d'essai pour effectuer des essais ou en tant qu'organisme d'évaluation de la conformité pour effectuer l'évaluation initiale et d'autres essais ou inspections au nom de l'autorité compétente en matière de réception, l'autorité compétente en matière de réception elle-même pouvant exercer ces fonctions;
- 12) «constructeur», toute personne physique ou morale qui construit un engin mobile non routier ou fait concevoir ou construire un engin mobile non routier, et commercialise cet engin sous son nom ou sa marque;
- 13) «mandataire du constructeur pour la surveillance du marché», toute personne physique ou morale établie dans l'Union dûment mandatée par le constructeur pour exécuter les tâches spécifiées à l'article 8;
- 14) «importateur», une personne physique ou morale établie dans l'Union qui met sur le marché un engin mobile non routier construit dans un pays tiers;
- 15) «distributeur», un distributeur ou toute autre 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 engin mobile non routier;
- 16) «opérateur économique», le constructeur, le mandataire du constructeur pour la surveillance du marché, l'importateur ou le distributeur;
- 17) «mise sur le marché», la première mise à disposition d'un engin mobile non routier dans l'Union;

- 18) «mise à disposition sur le marché», toute offre d'un engin mobile non routier destiné à être distribué ou utilisé sur le marché dans le cadre d'une activité commerciale, à titre onéreux ou gratuit;
- 19) «mise en service», la première utilisation, conformément à sa destination, dans l'Union, d'un engin mobile non routier;
- 20) «immatriculation», l'autorisation administrative de mise en service, y compris pour la circulation routière, d'un engin mobile non routier, impliquant l'identification de ce dernier et la délivrance d'un numéro de série appelé numéro d'immatriculation, à titre permanent ou temporaire;
- 21) «fiche de réception UE par type», le document délivré par l'autorité compétente en matière de réception qui certifie qu'un type d'engin mobile non routier est réceptionné par type conformément au présent règlement;
- 22) «certificat de conformité», le document délivré par le constructeur, conformément au présent règlement, qui certifie qu'un engin mobile non routier produit est conforme au type réceptionné d'engin mobile non routier;
- 23) «type d'engin mobile non routier», une catégorie ou une classe particulière d'engin mobile non routier, y compris les variantes et versions des variantes de cet engin, qui partage au moins les aspects essentiels suivants:
- a) catégorie ou classe,
  - b) constructeur,
  - c) désignation de type donnée par le constructeur,
  - d) caractéristiques essentielles de construction et de conception,
  - e) châssis-poutre/châssis avec longerons/châssis articulé (différences évidentes et fondamentales),
  - f) essieux (nombre) ou voies (nombre),
  - g) dans le cas d'un engin mobile non routier construit en plusieurs étapes, le constructeur et le type de l'engin mobile non routier de l'étape précédente;
- 24) «variante», un engin mobile non routier du même type, qui ne présente pas de différences au moins sur les points suivants:
- a) structure de la carrosserie ou type de carrosserie,
  - b) phase d'achèvement,
  - c) moteur (à combustion interne/hybride/électrique/hybride électrique),
  - d) principe de fonctionnement,
  - e) nombre et disposition des cylindres,
  - f) différence de puissance non supérieure à 30 % (la puissance la plus élevée étant 1,3 fois supérieure, au plus, à la puissance la plus faible),
  - g) différence de cylindrée n'excédant pas 20 % (la valeur la plus élevée étant 1,2 fois supérieure, au plus, à la valeur la plus faible),
  - h) essieux moteurs (nombre, emplacement, interconnexion),
  - i) essieux directeurs (nombre et emplacement),
  - j) masse maximale en charge ne différant pas de plus de 10 %,

- k) transmission (type),
  - l) structure de protection contre le renversement,
  - m) essieux freinés (nombre);
- 25) «version d'une variante», un véhicule constitué d'une combinaison d'éléments figurant dans le dossier de réception;
  - 26) «prescriptions techniques», les prescriptions techniques énumérées à l'article 15;
  - 27) «dossier de réception», le dossier de réception visé à l'article 19, paragraphe 4;
  - 28) «détenteur d'une réception UE par type», la personne physique ou morale qui a demandé la réception UE par type et à qui une fiche de réception UE par type a été délivrée;
  - 29) «engin mobile non routier présentant un risque grave», un engin mobile non routier qui, sur la base d'une évaluation appropriée des risques tenant compte de la nature du danger et de la probabilité de son apparition, présente un risque grave en ce qui concerne les aspects couverts par le présent règlement;
  - 30) «rappel», toute mesure visant à obtenir le retour d'un engin mobile non routier qui a déjà été mis à la disposition de l'utilisateur final;
  - 31) «retrait», toute mesure visant à empêcher la mise à disposition sur le marché d'un engin mobile non routier présent dans la chaîne d'approvisionnement.

## **CHAPITRE II**

### **OBLIGATIONS**

#### *Article 4*

##### *Obligations des États membres*

1. Les États membres mettent en place ou désignent les autorités compétentes en matière de réception et de surveillance du marché conformément au présent règlement. Les États membres notifient la mise en place ou la désignation de ces autorités à la Commission.
2. La notification des autorités compétentes en matière de réception et des autorités de surveillance du marché comprend leur nom, leur adresse, y compris l'adresse électronique, ainsi que leur domaine de compétence. La Commission publie sur son site internet la liste et les coordonnées des autorités compétentes en matière de réception.
3. Les États membres n'autorisent la mise à disposition sur le marché, l'immatriculation, la mise en service ou la circulation sur la voie publique d'engins mobiles non routiers que s'ils sont conformes au présent règlement.
4. Les États membres s'abstiennent, pour les aspects couverts par le présent règlement, d'interdire, de restreindre ou d'entraver la mise à disposition sur le marché, l'immatriculation, la mise en service ou la circulation sur la voie publique des engins mobiles non routiers qui sont conformes au présent règlement.

5. Par dérogation au paragraphe 4, les États membres peuvent limiter ou interdire la circulation sur la voie publique des engins mobiles non routiers qui répondent aux critères suivants:
  - a) en raison de ses dimensions excessives, l'engin ne permettrait pas une manœuvrabilité suffisante sur la voie publique;
  - b) en raison de son poids ou de ses masses excessifs, l'engin pourrait endommager le revêtement de la voie publique ou d'autres infrastructures routières.

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 47 afin de compléter le présent règlement en établissant les valeurs seuils, y compris pour la masse maximale en charge sur route de l'engin, au-delà desquelles les dimensions, le poids et les masses de l'engin mobile non routier sont considérés comme excessifs au sens du premier alinéa, points a) et b). Ces actes délégués peuvent établir les catégories ou classes d'engins non routiers concernés.

6. Les États membres organisent et accomplissent des activités de surveillance du marché et des contrôles des engins mobiles non routiers entrant sur le marché conformément aux chapitres IV, V et VII du règlement (UE) 2019/1020.

#### *Article 5*

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

1. Les autorités compétentes en matière de réception veillent à ce que les constructeurs demandant une réception UE par type satisfassent aux obligations qui leur incombent en vertu du présent règlement.
2. Les autorités compétentes en matière de réception n'agrément que les engins mobiles non routiers qui satisfont aux prescriptions du présent règlement.
3. Les autorités compétentes en matière de réception s'acquittent des tâches qui leur incombent en vertu du présent règlement de manière indépendante et impartiale. Elles coopèrent de manière efficiente et efficace et partagent les informations relevant de leur rôle et de leurs fonctions.

#### *Article 6*

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

1. Les constructeurs veillent à ce que les engins mobiles non routiers qu'ils mettent sur le marché appartiennent à un type ayant fait l'objet d'une réception UE par type et à ce qu'ils soient conçus et construits conformément à ce type.
2. Les constructeurs veillent à ce qu'un engin mobile non routier ayant fait l'objet d'une réception UE par type qu'ils mettent sur le marché porte la plaque et le marquage réglementaires requis par le présent règlement, que le certificat de conformité accompagne l'engin, et que les documents, informations et instructions à l'intention de l'utilisateur aient été établis conformément au présent règlement.
3. Aux fins de la surveillance du marché, les constructeurs établis en dehors de l'Union désignent un mandataire unique établi dans l'Union, qui peut être le mandataire visé à l'article 17 ou un mandataire supplémentaire. Le mandataire du constructeur pour



la surveillance du marché exécute les tâches spécifiées dans le mandat, conformément à l'article 8.

4. Les constructeurs indiquent leur nom, leur raison sociale ou leur marque déposée, ainsi que l'adresse postale et l'adresse électronique à laquelle ils peuvent être contactés, sur leur engin mobile non routier ou, lorsque ce n'est pas possible, sur son emballage ou dans un document accompagnant cet engin. L'adresse précise un lieu unique où le constructeur peut être contacté. Les coordonnées sont rédigées dans une langue aisément compréhensible par les utilisateurs finaux et les autorités de surveillance du marché.
5. Les constructeurs sont responsables devant l'autorité compétente en matière de réception de tous les aspects du processus de réception et de la conformité de la production, qu'ils participent ou non directement à toutes les étapes de la construction d'un engin mobile non routier.
6. Les constructeurs veillent à ce que des procédures soient en place pour que la production en série reste conforme au type réceptionné. Les modifications de la conception ou des caractéristiques d'un engin mobile non routier et les modifications des prescriptions auxquelles cet engin est déclaré conforme sont prises en compte conformément au chapitre V.
7. Les constructeurs veillent à ce que, tant qu'un engin mobile non routier ayant fait l'objet d'une réception UE par type est sous leur responsabilité et est destiné à être mis à disposition sur le marché, les conditions de stockage ou de transport ne compromettent pas sa conformité avec le présent règlement.

#### *Article 7*

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

1. Les constructeurs qui ont des raisons suffisantes de croire qu'un engin mobile non routier qu'ils ont mis à disposition sur le marché n'est pas conforme au présent règlement prennent immédiatement les mesures correctives nécessaires pour le mettre en conformité, le retirer ou le rappeler, selon le cas.  

Le constructeur informe immédiatement l'autorité compétente en matière de réception qui a accordé la réception UE par type, en fournissant des précisions sur la non-conformité et toute mesure prise.
2. Les constructeurs qui ont des raisons suffisantes de croire qu'un engin mobile non routier qu'ils ont mis à disposition sur le marché présente un risque grave en informent immédiatement les autorités compétentes en matière de réception et les autorités de surveillance du marché des États membres dans lesquels l'engin mobile non routier a été mis à disposition sur le marché, en fournissant des précisions sur la non-conformité et toute mesure corrective prise.
3. Les constructeurs tiennent à la disposition des autorités compétentes en matière de réception le dossier de réception et une copie des certificats de conformité pendant une période de 10 ans à compter de la mise sur le marché d'un engin mobile non routier.
4. Sur demande motivée d'une autorité nationale, les constructeurs fournissent à cette autorité, par l'intermédiaire de l'autorité compétente en matière de réception, une

copie de la fiche de réception UE par type traduite dans une langue aisément compréhensible par cette autorité.

Les constructeurs coopèrent avec l'autorité nationale à toute mesure prise conformément à l'article 19 du règlement (UE) 2019/1020 en vue d'éliminer les risques présentés par leurs engins mobiles non routiers qui ont été mis sur le marché, immatriculés ou mis en service.

5. Les constructeurs examinent toute plainte qu'ils reçoivent concernant des risques, des incidents présumés ou des problèmes de non-conformité avec l'engin mobile non routier qu'ils ont mis sur le marché.

Dans le cas d'une réclamation motivée, les constructeurs en informent leurs distributeurs et importateurs.

Les constructeurs tiennent un registre des réclamations visées au premier alinéa, y compris, pour chaque réclamation, une description du problème et les détails nécessaires pour identifier le type d'engin mobile non routier concerné.

#### *Article 8*

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

Le mandataire du constructeur pour la surveillance du marché exécute les tâches spécifiées dans le mandat reçu du constructeur. Ce mandat permet à un mandataire d'accomplir les tâches suivantes:

- a) avoir accès au dossier constructeur visé à l'article 18 et aux certificats de conformité;
- b) à la suite d'une demande motivée d'une autorité compétente en matière de réception, lui communiquer toutes les informations et tous les documents nécessaires pour démontrer la conformité de la production d'un engin mobile non routier;
- c) coopérer avec les autorités compétentes en matière de réception ou les autorités chargées de la surveillance du marché, à leur demande, à toute mesure prise en vue d'éliminer le risque grave présenté par les engins mobiles non routiers relevant de leur mandat.

#### *Article 9*

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

1. Les importateurs veillent à ce que les engins mobiles non routiers qu'ils mettent sur le marché appartiennent à un type qui a fait l'objet d'une réception UE par type et soient conformes à ce type.
2. Les importateurs s'assurent qu'un engin mobile non routier ayant fait l'objet d'une réception UE par type qu'ils mettent sur le marché porte la plaque et le marquage réglementaires requis par le présent règlement, que le certificat de conformité accompagne l'engin, que les documents, informations et instructions à l'utilisateur ont été établis conformément au présent règlement et que les obligations énoncées à l'article 6, paragraphes 3 et 4, le cas échéant, ont été remplies.
3. Les importateurs indiquent leur nom, leur raison sociale ou leur marque déposée, ainsi que l'adresse postale et l'adresse électronique à laquelle ils peuvent être contactés, sur l'engin mobile non routier ou, lorsque ce n'est pas possible, sur son

emballage ou dans un document accompagnant cet engin. L'adresse précise un lieu unique où le constructeur peut être contacté. Les coordonnées sont rédigées dans une langue aisément compréhensible par les utilisateurs finaux et les autorités de surveillance du marché.

4. Les importateurs veillent à ce que, tant qu'un engin mobile non routier ayant fait l'objet d'une réception UE par type est sous leur responsabilité et est destiné à être mis à disposition sur le marché, les conditions de stockage ou de transport ne compromettent pas sa conformité aux dispositions pertinentes du présent règlement.

#### *Article 10*

##### ***Obligations spécifiques des importateurs***

1. Les importateurs ne mettent pas à disposition sur le marché des engins mobiles non routiers qui ne sont pas conformes au présent règlement avant qu'ils aient été mis en conformité.
2. Les importateurs qui ont des raisons suffisantes de croire qu'un engin mobile non routier qu'ils ont mis à disposition sur le marché n'est pas conforme au présent règlement prennent immédiatement les mesures correctives nécessaires pour le mettre en conformité, le retirer ou le rappeler, selon le cas.
3. Les importateurs qui ont des raisons suffisantes de croire qu'un engin mobile non routier qu'ils ont mis à disposition sur le marché présente un risque grave en informent immédiatement le constructeur, les autorités compétentes en matière de réception et les autorités de surveillance du marché des États membres dans lesquels ils l'ont mis sur le marché ou mis en service.  
L'importateur les informe également de toute mesure prise et fournit des précisions sur le risque grave et toute mesure corrective prise par le constructeur.
4. Pendant une période de 10 ans à compter de la mise sur le marché de l'engin mobile non routier, les importateurs tiennent une copie du certificat de conformité à la disposition des autorités compétentes en matière de réception et des autorités chargées de la surveillance du marché et veillent à ce que le dossier de réception puisse être mis à la disposition de ces autorités, à leur demande.
5. Sur requête motivée d'une autorité nationale, les importateurs lui communiquent toutes les informations et tous les documents nécessaires pour démontrer la conformité d'un engin mobile non routier, dans une langue aisément compréhensible par cette autorité. Les importateurs coopèrent avec cette autorité, à sa demande, à toute mesure adoptée en vue d'éliminer les risques présentés par un engin mobile non routier qu'ils ont mis sur le marché.
6. Les importateurs tiennent un registre des réclamations et rappels relatifs aux engins mobiles non routiers qu'ils ont mis sur le marché et tiennent leurs distributeurs informés de ces réclamations et rappels.

#### *Article 11*

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

1. Lorsqu'ils mettent à disposition sur le marché un engin mobile non routier ayant fait l'objet d'une réception UE par type, les distributeurs agissent avec la diligence requise en ce qui concerne les dispositions pertinentes du présent règlement.
2. Avant de mettre à disposition sur le marché un engin mobile non routier ayant fait l'objet d'une réception UE par type, les distributeurs vérifient que les conditions suivantes sont remplies:
  - a) l'engin mobile non routier porte la plaque et le marquage réglementaires requis par le présent règlement;
  - b) le certificat de conformité accompagne cet engin;
  - c) les documents, informations et instructions à l'intention de l'utilisateur ont été établis conformément au présent règlement;
  - d) les obligations énoncées à l'article 6, paragraphes 3 et 4, et à l'article 9, paragraphe 3, le cas échéant.
3. Les distributeurs veillent à ce que, tant qu'un engin mobile non routier ayant fait l'objet d'une réception UE par type est sous leur responsabilité, les conditions de stockage ou de transport ne compromettent pas sa conformité avec le présent règlement.

#### *Article 12*

##### ***Obligations spécifiques des distributeurs***

1. Lorsque les distributeurs ont des raisons suffisantes de croire qu'un engin mobile non routier n'est pas conforme au présent règlement, ils en informent le constructeur, l'importateur et l'autorité compétente en matière de réception qui a accordé la réception UE par type et ne mettent pas cet engin à disposition sur le marché tant qu'il n'a pas été mis en conformité.
2. Les distributeurs qui ont des raisons suffisantes de croire qu'un engin mobile non routier qu'ils ont mis à disposition sur le marché n'est pas conforme au présent règlement en informent le constructeur, l'importateur et l'autorité compétente en matière de réception qui a accordé la réception UE par type.
3. Les distributeurs qui ont des raisons suffisantes de croire qu'un engin mobile non routier qu'ils ont mis à disposition sur le marché présente un risque grave en informent immédiatement le constructeur, l'importateur et les autorités compétentes en matière de réception ainsi que les autorités de surveillance du marché des États membres dans lesquels ils l'ont mis à disposition sur le marché.

Les distributeurs les informent également de toute mesure prise et fournissent des précisions, notamment, sur le risque grave et sur toute mesure corrective prise par le constructeur.
4. Sur demande motivée d'une autorité nationale, les distributeurs veillent à ce que le constructeur fournisse à l'autorité nationale les informations visées à l'article 7, paragraphe 4, ou à ce que l'importateur fournisse à l'autorité nationale les informations visées à l'article 10, paragraphe 4. Ils coopèrent avec cette autorité, à sa demande, à toute mesure prise conformément à l'article 19 du règlement (UE) 2019/1020 en vue d'éliminer les risques présentés par l'engin mobile non routier qu'ils ont mis à disposition sur le marché.

5. Les distributeurs informent immédiatement le constructeur concerné de toute réclamation qu'ils ont reçue concernant des risques, des incidents présumés ou des problèmes de non-conformité avec des engins mobiles non routiers qu'ils ont mis à disposition sur le marché.

#### *Article 13*

#### ***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 du constructeur dans l'un des cas suivants:

- a) lorsque l'importateur ou le distributeur met à disposition sur le marché, immatricule ou est responsable de la mise en service d'un engin mobile non routier sous son nom ou sa marque;
- b) lorsque l'importateur ou le distributeur modifie cet engin de telle manière que le respect du présent règlement peut en être affecté.

#### *Article 14*

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

Sur demande, les opérateurs économiques communiquent aux autorités compétentes en matière de réception et aux autorités chargées de la surveillance du marché, pendant une période de 10 ans après la mise sur le marché d'engins mobiles non routiers, les éléments suivants:

- a) l'identité de tout opérateur économique qui leur a livré un engin mobile non routier;
- b) l'identité de tout opérateur économique auquel ils ont livré un engin mobile non routier.

#### *Article 15*

#### ***Prescriptions techniques applicables aux engins mobiles non routiers***

1. Les engins mobiles non routiers sont conçus, construits et assemblés de manière à réduire au minimum les risques de blessure pour les occupants et les autres personnes et de détérioration de l'infrastructure routière, dans la zone environnante de l'engin, alors que cet engin mobile non routier circule sur la voie publique.
2. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués, conformément à l'article 47, en ce qui concerne l'établissement de règles détaillées relatives aux exigences énoncées au paragraphe 1 pour les éléments suivants:
  - a) intégrité de la structure du véhicule;
  - b) vitesse maximale par construction, régulateur de vitesse, limiteur de vitesse et indicateur de vitesse;
  - c) dispositifs de freinage;
  - d) direction;

- e) champ de vision;
- f) essuie-glace;
- g) vitrage et son installation;
- h) dispositifs de vision indirecte;
- i) éclairage et installations d'éclairage;
- j) extérieur du véhicule et accessoires en position sur route, y compris les équipements de travail et la structure pivotante;
- k) avertisseurs sonores et leur installation;
- l) systèmes de chauffage, de dégivrage et de désembuage;
- m) emplacements de la plaque d'immatriculation;
- n) plaque réglementaire et marquage;
- o) dimensions;
- p) masses, y compris masse maximale en charge sur route;
- q) réservoirs de carburant;
- r) pneumatiques;
- s) marche arrière;
- t) voies;
- u) liaisons mécaniques;
- v) places assises et systèmes de retenue des sièges du conducteur et des autres occupants;
- w) manuel de l'opérateur pour l'utilisation sur route;
- x) commandes de l'opérateur pour l'utilisation sur route;
- y) informations concernant la conduite sur route, avertissements et marquages.

Les actes délégués visés au premier alinéa peuvent établir des règles détaillées pour tout autre élément, lorsque cela est nécessaire en raison du progrès technique et scientifique, et afin de garantir le respect du paragraphe 1.

Les actes délégués visés au premier alinéa comprennent également, s'il y a lieu, des règles détaillées concernant:

- a) procédures d'essai choisies parmi celles énumérées à l'article 21, paragraphe 3;
- b) méthodes d'essai;
- c) valeurs limites ou paramètres, en ce qui concerne l'un des éléments énumérés au premier alinéa;
- d) description de l'équipement ou des pièces dont doit être équipé un engin mobile non routier;
- e) caractéristiques spécifiques de l'engin mobile non routier.

Les actes délégués visés au premier alinéa précisent les classes ou catégories concernées par les règles détaillées et peuvent prévoir des règles détaillées différentes pour les différentes classes ou catégories d'engins mobiles non routiers.

## Article 16

### **Mise à disposition sur le marché, immatriculation ou mise en service d'engins mobiles non routiers**

1. Les engins mobiles non routiers ne peuvent être mis à disposition sur le marché, immatriculés ou mis en service que s'ils sont conformes au présent règlement.
2. Les engins mobiles non routiers ne sont conformes au présent règlement que si les obligations énoncées dans le présent règlement, correspondant à cet engin, ont été remplies.

## CHAPITRE III

### PROCÉDURE DE RÉCEPTION UE PAR TYPE

## Article 17

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

1. Une personne physique ou morale peut présenter une demande de réception UE par type dans tout État membre.  
La demande de réception UE est soumise à une autorité compétente en matière de réception.  
Dans le cas où le demandeur de la réception UE par type est établi en dehors de l'Union, ce demandeur désigne un mandataire unique établi dans l'Union pour le représenter devant l'autorité compétente en matière de réception.
2. La réception UE par type consiste en la réception de l'ensemble d'un engin mobile non routier en une seule opération.
3. Une seule demande de réception UE par type est présentée pour un type particulier d'engin mobile non routier dans un seul État membre et auprès d'une seule autorité compétente en matière de réception dans cet État membre.
4. Une demande distincte de réception UE par type est présentée pour chaque type à réceptionner.

## Article 18

### ***Dossier constructeur***

1. Le demandeur de la réception UE par type, lorsqu'il présente une demande conformément à l'article 17, paragraphe 1, fournit à l'autorité compétente en matière de réception un dossier constructeur.
2. Le dossier constructeur comprend les éléments suivants:
  - a) une fiche de renseignements;
  - b) l'ensemble des données, dessins, photographies et autres informations pertinentes;

- c) la déclaration UE de conformité prévue par la législation applicable de l'Union harmonisant les conditions de commercialisation des produits;
  - d) toute information demandée par l'autorité compétente en matière de réception dans le cadre de la procédure de demande.
3. Le dossier constructeur est fourni sur support papier ou dans un format électronique accepté par le service technique et par l'autorité compétente en matière de réception.
  4. La Commission établit, au moyen d'actes d'exécution, des modèles pour la fiche de renseignements et le dossier constructeur. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 46, paragraphe 2.

## **CHAPITRE IV**

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

#### *Article 19*

##### *Dispositions générales relatives au déroulement des procédures de réception UE par type*

1. Les autorités compétentes en matière de réception n'accordent qu'une seule réception UE par type par type d'engin mobile non routier.
2. Les autorités compétentes en matière de réception vérifient tous les éléments suivants:
  - a) les mesures relatives à la conformité de la production visées à l'article 22;
  - b) la conformité du type d'engin mobile non routier aux prescriptions techniques applicables.

Si une autorité compétente en matière de réception constate qu'un type d'engin mobile non routier, bien que conforme aux prescriptions techniques applicables, présente un risque grave, elle peut refuser d'accorder la réception UE par type. Dans ce cas, elle envoie immédiatement aux autorités compétentes en matière de réception des autres États membres et à la Commission un dossier détaillé motivant sa décision et fournissant la preuve de ses constatations.
3. L'autorité compétente en matière de réception informe sans délai les autorités compétentes en matière de réception des autres États membres de son refus ou de son retrait de toute réception UE par type, en indiquant les motifs de sa décision, au moyen d'un système d'échange électronique commun et sécurisé.
4. L'autorité compétente en matière de réception établit un dossier de réception comprenant l'ensemble des éléments suivants:
  - a) dossier constructeur accompagné des rapports d'essai et de tous les autres documents ajoutés au dossier constructeur par le service technique ou par l'autorité compétente en matière de réception dans l'exercice de leurs fonctions;
  - b) index énumérant le contenu du dossier de réception, dûment numéroté ou marqué d'une autre manière permettant d'identifier clairement toutes les pages et le format de chaque document, de façon à présenter un relevé des étapes



successives de la gestion de la réception UE par type, en particulier les dates de révision et de mise à jour. L'autorité compétente en matière de réception tient à disposition les informations contenues dans le dossier de réception pendant une période de 10 ans après la fin de validité de la réception concernée.

5. La Commission peut avoir accès au système d'échange électronique commun et sécurisé visé au paragraphe 3, ainsi qu'à l'article 20, paragraphe 3, à l'article 25, paragraphe 3, et à l'article 26, paragraphe 5. La Commission peut adopter des actes d'exécution établissant le format des documents électroniques qui doivent être mis à disposition par l'intermédiaire de ce système, le mécanisme d'échange, les procédures d'information des autorités sur la délivrance de réceptions UE par type, sur les modifications, refus et retraits de celles-ci et sur les mesures de sécurité pertinentes. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 46, paragraphe 2.

## *Article 20*

### *Fiche de réception UE par type*

1. Lorsqu'une réception UE par type est délivrée, une fiche de réception UE par type est remise par l'autorité compétente en matière de réception au demandeur de réception UE par type.

La fiche de réception UE par type reste valable aussi longtemps que la réception UE par type est valable.

La fiche de réception UE par type est modifiée par l'autorité compétente en matière de réception lorsque la réception UE par type concernée est modifiée.

2. La fiche de réception UE par type contient l'ensemble des annexes suivantes:
  - a) le dossier de réception;
  - b) la fiche des résultats d'essais;
  - c) le nom et un spécimen de la signature de la personne habilitée à signer un certificat de conformité et une déclaration de sa fonction au sein de la société;
  - d) un spécimen rempli du certificat de conformité.

3. Les fiches de réception UE par type sont numérotées selon un système harmonisé défini par la Commission au moyen d'actes d'exécution. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 46, paragraphe 2. Dans un délai d'un mois à compter de la délivrance de la fiche de réception UE par type, l'autorité compétente en matière de réception envoie aux autorités compétentes en matière de réception des autres États membres une copie de la fiche de réception UE par type des engins mobiles non routiers, accompagnée de ses annexes, au moyen d'un système d'échange électronique commun et sécurisé.

4. La fiche de réception UE par type est délivrée sur la base du modèle établi par la Commission au moyen d'actes d'exécution. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 46, paragraphe 2. Pour chaque type d'engin mobile non routier, l'autorité compétente en matière de réception:

- a) remplit toutes les rubriques pertinentes de la fiche de réception UE par type, y compris la fiche des résultats d'essais qui y est annexée;

- b) établit l'index du dossier de réception;
  - c) délivre sans délai la fiche complétée, accompagnée de ses annexes, au demandeur de la réception UE par type.
5. La Commission établit le modèle de fiche des résultats d'essais visée au paragraphe 2, point b), par voie d'actes d'exécution. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 46, paragraphe 2.
  6. Dans le cas d'une réception UE par type pour laquelle, conformément à l'article 29, des restrictions ont été imposées quant à sa validité, la fiche de réception UE par type précise ces restrictions.
  7. L'autorité compétente en matière de réception établit une liste des prescriptions ou actes applicables et joint cette liste à la fiche de réception UE par type. La Commission adopte le modèle pour la liste en question au moyen d'actes d'exécution. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 46, paragraphe 2.

### *Article 21*

#### ***Démonstration de la conformité pour la réception UE par type***

1. Aux fins de la délivrance de la réception UE par type, la conformité aux prescriptions du présent règlement, et notamment aux prescriptions techniques applicables, est démontrée.
2. Le demandeur de la réception UE par type démontre la conformité avec les prescriptions techniques applicables en établissant une documentation technique.
3. La documentation technique visée au paragraphe 2 comprend, si des essais sont requis par les actes délégués adoptés en application du présent règlement, les rapports d'essais résultant des procédures d'essai suivantes:
  - a) essais effectués par le constructeur;
  - b) essais effectués par un service technique désigné pour exercer cette activité ou par le service technique interne accrédité visé à l'article 40 de ce constructeur;
  - c) essais effectués par le constructeur sous la supervision d'un service technique désigné pour exercer cette activité, autre qu'un service technique interne accrédité visé à l'article 40.
4. Pour la réception UE par type d'engins mobiles non routiers, les composants ou entités techniques distinctes réceptionnés conformément aux procédures et prescriptions énoncées dans le règlement (UE) 167/2013 ou dans le règlement (UE) 2018/858, sont acceptés s'ils sont correctement installés et intégrés dans l'engin mobile non routier et n'affectent pas la conformité de l'engin aux prescriptions techniques applicables.
5. Le format des rapports d'essais visés au paragraphe 3 est conforme aux exigences générales établies par la Commission au moyen d'actes d'exécution. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 46, paragraphe 2.
6. Le demandeur de la réception UE par type met à la disposition de l'autorité compétente en matière de réception autant d'engins mobiles non routiers que requis

par les actes délégués pertinents adoptés en vertu du présent règlement pour la réalisation des essais requis par ces actes délégués.

Les essais requis doivent être effectués sur des engins mobiles non routiers qui sont représentatifs du type à réceptionner.

Toutefois, le demandeur de la réception UE par type peut, sous réserve de l'accord de l'autorité compétente en matière de réception, sélectionner un engin mobile non routier qui n'est pas représentatif de ce type mais qui combine plusieurs des caractéristiques les plus défavorables au regard du niveau de performance requis. Des méthodes d'essai virtuel peuvent être utilisées pour faciliter la prise de décision pendant le processus de sélection.

7. Sous réserve de l'accord de l'autorité compétente en matière de réception, des méthodes d'essai virtuelles peuvent être utilisées en remplacement des procédures d'essai visées au paragraphe 3 sur requête du demandeur en ce qui concerne les prescriptions établies dans les actes délégués adoptés en application du paragraphe 9.
8. Les méthodes d'essai virtuel respectent les conditions fixées dans les actes délégués adoptés en application du paragraphe 9.
9. Afin de garantir que les résultats obtenus au moyen d'essais virtuels sont aussi significatifs que ceux obtenus au moyen d'essais physiques, la Commission est habilitée à adopter des actes délégués, conformément à l'article 47, fixant les exigences dont le respect peut être testé au moyen d'essais virtuels et les conditions dans lesquelles les essais virtuels doivent être réalisés.

## *Article 22*

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

1. Une autorité compétente en matière de réception qui délivre une réception UE par type prend les mesures nécessaires pour vérifier, si nécessaire en coopération avec les autorités compétentes en matière de réception des autres États membres, que des mesures de production adéquates ont été prises pour garantir que l'engin mobile non routier en production est conforme au type réceptionné et aux plans de contrôle documentés, à convenir avec le détenteur de la réception UE par type pour chaque réception.
2. L'autorité compétente en matière de réception vérifie que le détenteur de la réception UE par type a délivré un nombre suffisant d'échantillons de certificats de conformité conformément à l'article 27 et que le détenteur de la réception UE par type a pris les dispositions adéquates pour garantir l'exactitude des données figurant sur les certificats de conformité.
3. Une autorité compétente en matière de réception qui a délivré une réception UE par type prend les mesures nécessaires en ce qui concerne cette réception afin de vérifier, si nécessaire en coopération avec les autorités compétentes en matière de réception des autres États membres, que les dispositions visées aux paragraphes 1 et 2 restent adéquates pour que les engins mobiles non routiers en production continuent d'être conformes au type réceptionné et que les certificats de conformité continuent de satisfaire à l'article 27.
4. L'autorité compétente en matière de réception qui a accordé la réception UE par type peut effectuer toute vérification ou tout essai requis pour la réception UE par type sur

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

5. Lorsqu'une autorité compétente en matière de réception qui a délivré une réception UE par type constate que les dispositions visées aux paragraphes 1 et 2 ne sont pas appliquées, s'écartent sensiblement des dispositions et des plans de contrôle convenus ou ne sont plus considérées comme adéquates, même si la production se poursuit, elle prend les mesures nécessaires pour garantir que la procédure de conformité de la production est correctement suivie ou retire cette réception UE par type.

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués, conformément à l'article 47, en ce qui concerne les modalités détaillées relatives à la conformité de la production.

## **CHAPITRE V**

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

#### *Article 23*

##### *Dispositions générales*

1. Le détenteur de la réception UE par type informe sans délai l'autorité compétente en matière de réception qui a délivré la réception UE par type de toute modification des informations consignées dans le dossier de réception.
2. Cette autorité compétente en matière de réception opte pour l'une des procédures prévues à l'article 24.
3. Si nécessaire et après consultation du détenteur de la réception UE par type, l'autorité compétente en matière de réception peut décider qu'une modification de la réception UE par type doit être délivrée.
4. Le détenteur d'une réception UE par type à modifier présente une demande de modification d'une réception UE par type à l'autorité compétente en matière de réception qui a délivré la réception UE par type à modifier.
5. Lorsque l'autorité compétente en matière de réception établit que, aux fins d'apporter une modification à une réception UE par type, des inspections ou des essais doivent être répétés, elle en informe le détenteur de la réception UE par type à modifier en conséquence.

Les procédures visées à l'article 24 ne s'appliquent que si, sur la base de ces inspections ou essais, l'autorité compétente en matière de réception conclut que les exigences pour la réception UE par type continuent d'être satisfaites.

#### *Article 24*

##### *Modifications de la réception UE par type*

1. Lorsque l'autorité compétente en matière de réception vérifie que les informations consignées dans le dossier de réception ont changé, elle délivre une modification de

la réception UE par type pour laquelle la demande a été présentée conformément à l'article 23.

2. L'autorité compétente en matière de réception désigne la modification comme une «révision» si les inspections ou essais ne doivent pas être répétés.

Dans ce cas, l'autorité compétente en matière de réception délivre, le cas échéant, les pages révisées du dossier de réception, en marquant chaque page révisée afin d'indiquer clairement la nature de la modification et la date de nouvelle délivrance. Une version consolidée et mise à jour du dossier de réception, accompagnée d'une description détaillée des modifications, est considérée comme satisfaisant à cette prescription.

3. L'autorité compétente en matière de réception désigne la modification comme une «extension» si l'une des situations suivantes est rencontrée:

- a) d'autres contrôles ou essais sont nécessaires;
- b) une des informations consignées sur la fiche de réception UE par type, à l'exception de ses annexes, a changé;
- c) de nouvelles exigences au titre de tout acte délégué adopté en application du présent règlement deviennent applicables à l'engin mobile non routier réceptionné par type.

4. Chaque fois que des pages modifiées du dossier de réception ou d'une version consolidée et actualisée de ce dossier sont émises, l'index du dossier de réception joint à la fiche de réception est modifié en conséquence pour indiquer soit la date de l'extension ou de la révision la plus récente, soit la date de la consolidation la plus récente de la version actualisée.

5. Aucune modification de la réception UE par type d'un engin mobile non routier n'est requise si les nouvelles exigences visées au paragraphe 3, point c), sont, d'un point de vue technique, sans rapport avec ce type d'engin mobile non routier.

## *Article 25*

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

1. En cas de révision, les documents révisés ou la version consolidée et mise à jour, selon le cas, y compris l'index révisé du dossier de réception, sont délivrés par l'autorité compétente en matière de réception au détenteur de la réception UE par type.
2. Dans le cas d'une extension, l'autorité compétente en matière de réception délivre une fiche de réception UE par type mise à jour, assortie d'un numéro d'extension, augmenté en fonction du nombre d'extensions successives déjà accordées. Ce certificat indique clairement le motif de l'extension et la date de nouvelle délivrance de la fiche de réception UE par type mise à jour. Toutes les sections pertinentes de ce certificat, ses annexes et l'index du dossier de réception sont mis à jour.  

Cette fiche mise à jour et ses annexes sont délivrées par l'autorité compétente en matière de réception au détenteur de la réception UE par type.
3. L'autorité compétente en matière de réception notifie toute modification apportée aux réceptions UE par type aux autorités compétentes en matière de réception des

autres États membres, au moyen d'un système d'échange électronique commun et sécurisé.

## CHAPITRE VI

### VALIDITÉ DE LA RÉCEPTION UE PAR TYPE

#### *Article 26*

##### *Expiration de la validité*

1. Les réceptions UE par type sont accordées pour une durée illimitée.
2. Une réception UE par type perd sa validité dans chacun des cas suivants:
  - a) la production de l'engin mobile non routier ayant fait l'objet d'une réception UE par type est définitivement arrêtée volontairement;
  - b) de nouvelles exigences applicables aux engins mobiles non routiers ayant fait l'objet d'une réception UE par type deviennent obligatoires pour la mise à disposition sur le marché, l'immatriculation ou la mise en service des engins mobiles non routiers, et il n'est pas possible de mettre à jour la réception par type conformément au chapitre V;
  - c) la validité de la réception UE par type expire en vertu d'une restriction conformément à l'article 29, paragraphe 3;
  - d) la réception UE par type a été retirée conformément à l'article 22, paragraphe 5.

Toutefois, dans le cas du premier alinéa, point b), la réception UE par type et la fiche de réception UE par type correspondante deviennent invalides 18 mois après la date d'applicabilité des nouvelles prescriptions visées au premier alinéa, point b).

3. Lorsqu'une seule variante d'un type ou d'une version d'une variante est affectée, la réception UE par type de l'engin mobile non routier en question ne devient invalide que dans la mesure où elle est concernée.
4. Lorsque la production d'un type particulier d'engin mobile non routier est définitivement arrêtée, le détenteur de la réception UE par type en informe l'autorité compétente en matière de réception qui a accordé la réception UE par type pour cet engin mobile non routier.
5. Dans un délai d'un mois à compter de la réception de la notification visée au paragraphe 4, l'autorité compétente en matière de réception qui a accordé la réception UE par type pour l'engin mobile non routier en informe les autorités compétentes en matière de réception des autres États membres, au moyen d'un système d'échange électronique commun et sécurisé.
6. Sans préjudice des paragraphes 4 et 5, dans les cas où une réception UE par type d'un engin mobile non routier est sur le point de perdre sa validité, le détenteur de la réception UE par type en informe l'autorité compétente en matière de réception qui a accordé la réception UE par type.

L'autorité compétente en matière de réception qui a délivré la réception UE par type communique sans tarder toutes les informations pertinentes aux autorités compétentes en matière de réception des autres États membres au moyen d'un système d'échange électronique commun et sécurisé.

7. La communication visée au paragraphe 6 précise notamment la date de production et le numéro d'identification du véhicule du dernier engin mobile non routier produit.

## **CHAPITRE VII**

### **CERTIFICAT DE CONFORMITÉ ET PLAQUE RÉGLEMENTAIRE AVEC LE MARQUAGE**

#### *Article 27*

##### *Certificat de conformité*

1. Le fabricant délivre un certificat de conformité pour accompagner chaque engin mobile non routier construit en conformité avec l'engin mobile non routier ayant fait l'objet de la réception UE par type.
2. Le certificat de conformité est délivré gratuitement à l'utilisateur final avec l'engin mobile non routier. Sa délivrance ne peut être subordonnée à une demande explicite ou à la présentation d'informations supplémentaires au détenteur de la réception UE par type.
3. Le certificat de conformité peut être fourni soit sur support papier, soit sous forme électronique.  
Toutefois, si l'acheteur demande, au moment de l'achat de l'engin mobile non routier, à recevoir ce certificat sur papier, ledit certificat est remis gratuitement sur support papier.
4. Pendant une période de 10 ans à compter de la date de production de l'engin mobile non routier, le constructeur délivre, à la demande du propriétaire de l'engin mobile non routier, un duplicata du certificat de conformité contre un paiement ne dépassant pas le coût de sa délivrance. La mention «duplicata» est clairement visible, dans la langue dans laquelle le certificat de conformité a été établi, sur la face de tout duplicata.
5. Le constructeur utilise le modèle de certificat de conformité adopté par la Commission au moyen d'actes d'exécution. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 46, paragraphe 2. Le certificat de conformité est conçu de manière à prévenir la falsification. À cette fin, les actes d'exécution prévoient que le format utilisé pour le certificat est protégé par plusieurs éléments de sécurité. Le certificat de conformité est établi dans une langue officielle d'un État membre. Toute autorité compétente en matière de réception peut demander au constructeur de traduire le certificat de conformité dans ses propres langues officielles.
6. La personne autorisée à signer les certificats de conformité doit appartenir à l'organisation du constructeur et être dûment autorisée par la direction à engager pleinement la responsabilité juridique du constructeur en ce qui concerne la

conception et la construction ou la conformité de la production de l'engin mobile non routier.

7. Le certificat de conformité est rempli dans son intégralité et sans restrictions en ce qui concerne l'utilisation de l'engin mobile non routier autres que celles prévues par le présent règlement.
8. Le certificat de conformité comporte, pour les engins mobiles non routiers réceptionnés conformément à l'article 29, paragraphe 2, dans son intitulé, la mention «Pour les engins mobiles non routiers, réceptionnés par type en application de l'article 29, paragraphe 2, du [OP:veuillez insérer l'intitulé complet et la date du présent règlement — acte adopté] (approbation provisoire)».
9. Sans préjudice du paragraphe 1, le constructeur peut transmettre le certificat de conformité par voie électronique à l'autorité d'immatriculation de tout État membre.

#### *Article 28*

##### ***Plaque réglementaire avec marquage des engins mobiles non routiers***

1. Le constructeur d'un engin mobile non routier appose, sur chaque engin mobile non routier construit conformément au type réceptionné, une plaque réglementaire avec marquage.
2. La plaque réglementaire portant le marquage est conforme au modèle établi par la Commission au moyen d'actes d'exécution. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 46, paragraphe 2. Les premiers de ces actes d'exécution sont adoptés au plus tard le [OP: prière d'insérer la date correspondant à 30 mois à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement.].

## **CHAPITRE VIII**

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

#### *Article 29*

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

1. La demande visée à l'article 17 peut être présentée pour un type d'engin mobile non routier incorporant de nouvelles technologies ou de nouveaux concepts incompatibles avec les prescriptions techniques applicables.
2. Après avoir évalué toutes les conditions suivantes, l'autorité compétente en matière de réception accorde la réception UE par type pour l'engin mobile non routier visé au paragraphe 1:
  - a) la demande indique les raisons pour lesquelles les technologies ou concepts en question sont incompatibles avec les prescriptions techniques applicables;
  - b) la demande décrit les implications en ce qui concerne les aspects couverts de la nouvelle technologie et les mesures prises pour garantir, en ce qui concerne les aspects couverts, un niveau de protection au moins équivalent à celui prévu par les exigences dont l'exemption est demandée;



- c) les descriptions et résultats d'essais réalisés par un service technique désigné pour exercer cette activité ou par le service technique interne accrédité, visé à l'article 38, de ce constructeur démontrent que la condition énoncée au point b) est remplie.

3. La délivrance d'une réception UE par type exemptant les nouvelles technologies ou les nouveaux concepts est soumise à l'autorisation de la Commission. Cette autorisation ou le refus d'autorisation est donné au moyen d'un acte d'exécution. Cet acte d'exécution est adopté en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 46, paragraphe 2.

Le cas échéant, cet acte d'exécution précise si l'autorisation qu'il donne est soumise à des restrictions, y compris une période de validité.

Dans tous les cas, la réception UE par type est valable pour une durée d'au moins 36 mois.

4. Dans l'attente de la décision d'autorisation de la Commission, l'autorité compétente en matière de réception peut délivrer une réception UE par type provisoire.

Toutefois, cette réception UE par type n'est valable que sur le territoire de cet État membre, en ce qui concerne un type d'engin mobile non routier couvert par la dérogation demandée, et les États membres dont l'autorité compétente en matière de réception a accepté cette réception conformément au paragraphe 5.

L'autorité compétente en matière de réception qui a délivré la réception UE par type provisoire informe sans délai la Commission et les autres autorités compétentes en matière de réception, au moyen d'un fichier contenant les informations visées au paragraphe 2, que toutes les conditions visées audit paragraphe sont remplies.

La nature provisoire et la validité territoriale limitée sont indiquées de manière visible dans le titre de la fiche de réception par type ainsi que dans le titre du certificat de conformité. La Commission peut adopter des actes d'exécution afin de fournir des modèles pour la fiche de réception par type et le certificat de conformité aux fins du présent paragraphe. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 46, paragraphe 2.

5. Une autorité compétente en matière de réception, autre que l'autorité visée au paragraphe 4, peut accepter par écrit la réception UE par type provisoire visée au paragraphe 4, de sorte que la validité de cette réception provisoire soit prolongée sur le territoire de cet État membre.

6. Lorsque la Commission refuse l'autorisation, l'autorité compétente en matière de réception informe immédiatement le détenteur de la réception par type provisoire visée au paragraphe 3 que la réception provisoire sera révoquée six mois après la date d'applicabilité de l'acte d'exécution visé au paragraphe 3.

Toutefois, les engins mobiles non routiers peuvent être mis sur le marché, immatriculés ou mis en service dans l'État membre dont l'autorité compétente en matière de réception a délivré cette réception et dans tout État membre dont l'autorité compétente en matière de réception a accepté la réception, si:

- a) cet engin a été construit conformément à la réception UE par type provisoire avant qu'elle n'ait cessé d'être valable;
- b) l'engin porte la plaque et le marquage réglementaires requis par le présent règlement;

- c) le certificat de conformité provisoire accompagne cet engin;
- d) les documents, informations et instructions à l'intention de l'utilisateur ont été établis conformément au présent règlement;

#### *Article 30*

##### ***Modification ultérieure des actes délégués et des actes d'exécution***

- 7. Lorsque la Commission autorise l'octroi d'une dérogation en vertu de l'article 29, elle prend immédiatement les mesures nécessaires pour modifier les actes délégués ou d'exécution concernés en fonction de l'évolution technologique.
- 8. Dès que les actes concernés ont été modifiés, toute restriction à la décision de la Commission d'autoriser la dérogation est levée.
- 9. Si les mesures nécessaires pour modifier les actes délégués ou d'exécution n'ont pas été prises, la Commission peut, à la demande de l'État membre qui a accordé la réception, autoriser, au moyen d'une décision d'exécution adoptée conformément à la procédure d'examen visée à l'article 46, paragraphe 2, l'État membre à prolonger la réception UE par type.

## **CHAPITRE IX**

### **CLAUSES DE SAUVEGARDE**

#### *Article 31*

##### ***Évaluation nationale des engins mobiles non routiers soupçonnés de présenter un risque grave ou de ne pas être conformes***

- 1. Lorsque, sur la base de leurs propres activités de surveillance du marché, ou des informations fournies par une autorité compétente en matière de réception ou par un constructeur, ou sur la base de plaintes, l'autorité de surveillance du marché d'un État membre a des raisons suffisantes de croire qu'un engin mobile non routier présente un risque grave ou n'est pas conforme au présent règlement, elle procède à une évaluation de l'engin mobile non routier concerné au regard des dispositions pertinentes du présent règlement.
- 2. Les opérateurs économiques concernés et les autorités compétentes en matière de réception coopèrent pleinement avec les autorités de surveillance du marché.

#### *Article 32*

##### ***Procédures nationales applicables aux engins mobiles non routiers présentant un risque grave ou non conformes***

- 1. Lorsque, après avoir réalisé l'évaluation prévue à l'article 31, l'autorité de surveillance du marché constate qu'un engin mobile non routier présente un risque grave, elle demande sans tarder à l'opérateur économique concerné de prendre sans délai toutes les mesures correctives appropriées pour faire en sorte que l'engin mobile non routier concerné ne présente plus ce risque.

2. Lorsque, après avoir réalisé l'évaluation prévue à l'article 31, l'autorité de surveillance du marché constate qu'un engin mobile non routier n'est pas conforme au présent règlement et qu'il ne présente pas de risque grave au sens du paragraphe 1, cette autorité exige sans délai que l'opérateur économique concerné prenne toutes les mesures correctives appropriées dans un délai raisonnable pour mettre cet engin en conformité. Ce délai est proportionné à la gravité de la non-conformité.
3. Les opérateurs économiques veillent, conformément aux obligations énoncées aux articles 6 à 13, à ce que toutes les mesures correctives appropriées soient prises à l'égard de tous les engins mobiles non routiers concernés qu'ils ont mis sur le marché, immatriculés ou mis en service.
4. Lorsque les opérateurs économiques ne prennent pas les mesures correctives appropriées dans le délai pertinent visé au paragraphe 1 ou 2, ou lorsque le risque nécessite une action rapide, les autorités nationales prennent toutes les mesures restrictives provisoires appropriées pour interdire ou restreindre la mise à disposition sur le marché, l'immatriculation, y compris l'interdiction de circuler sur la voie publique, ou la mise en service des engins mobiles non routiers concernés, sur leur marché national, ou pour les retirer de ce marché ou pour les rappeler.
5. L'article 18 du règlement (UE) 2019/1020 s'applique aux mesures restrictives visées au paragraphe 4.

### *Article 33*

#### ***Mesures correctives et restrictives au niveau de l'Union***

1. L'autorité de surveillance du marché qui prend des mesures correctives ou restrictives conformément à l'article 32 en informe sans délai la Commission et les autorités nationales des autres États membres, au moyen du système d'information et de communication visé à l'article 34, paragraphe 1, du règlement (UE) 2019/1020.  

Elle informe également, sans tarder, l'autorité compétente en matière de réception qui a délivré la réception de ses constatations. Dans le cas d'engins non routiers qui présentent un risque grave, les mesures correctives ou restrictives sont également notifiées par l'intermédiaire du système d'échange rapide d'informations (RAPEX) visé à l'article 12 de la directive n° 2001/95/CE du Parlement européen et du Conseil<sup>31</sup>.

Les informations fournies conformément aux premier et deuxième alinéas contiennent toutes les précisions disponibles, y compris les données nécessaires à l'identification de l'engin mobile non routier concerné, l'origine de cet engin mobile, la nature de la non-conformité alléguée ou du risque encouru, la nature et la durée des mesures correctives et restrictives nationales prises, ainsi que les arguments avancés, lorsque ces arguments sont avancés, par l'opérateur économique concerné.
2. L'État membre qui prend la mesure corrective ou restrictive indique si le risque ou la non-conformité est dû aux éléments suivants:

---

<sup>31</sup> Directive n° 2001/95/CE du Parlement européen et du Conseil du 3 décembre 2001 relative à la sécurité générale des produits (JO L 11 du 15.1.2002, p. 4).

- a) la non-conformité au présent règlement de l'engin mobile non routier;
  - b) des lacunes dans les actes réglementaires correspondants adoptés en application du présent règlement.
3. Les États membres autres que l'État membre qui prend des mesures correctives ou restrictives informent la Commission et les autres États membres, dans un délai d'un mois à compter de la notification visée au paragraphe 1, de toute mesure corrective ou restrictive qu'ils ont adoptée et de toute information dont ils disposent concernant la non-conformité ou le risque de l'engin mobile non routier concerné, ainsi que, en cas de désaccord avec la mesure nationale notifiée, de leurs objections.
  4. Lorsque, dans un délai de trois mois à compter de la notification visée au paragraphe 1, aucune objection n'a été soulevée par un autre État membre ou par la Commission à l'encontre d'une mesure nationale notifiée, les autres États membres veillent à ce que des mesures correctives ou restrictives similaires soient prises sans délai sur leur territoire à l'égard de l'engin mobile non routier concerné.
  5. Lorsque, dans un délai de trois mois à compter de la notification visée au paragraphe 1, un autre État membre ou la Commission soulève une objection à l'égard d'une mesure nationale notifiée, ou lorsque la Commission estime qu'une mesure nationale notifiée est contraire au droit de l'Union, la Commission consulte sans délai les États membres concernés et le ou les opérateurs économiques en cause.
  6. Sur la base de la consultation visée au paragraphe 5, la Commission adopte des actes d'exécution pour décider de mesures correctives ou restrictives harmonisées au niveau de l'Union. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 46, paragraphe 2.
  7. La Commission communique immédiatement la décision visée au paragraphe 6 à l'opérateur économique ou aux opérateurs concernés. Les États membres exécutent sans délai les mesures contenues dans les actes visés au paragraphe 6 et en informent la Commission.
  8. Lorsque la Commission estime qu'une mesure nationale notifiée est injustifiée ou contraire au droit de l'Union, l'État membre concerné retire ou adapte la mesure, conformément à la décision de la Commission visée au paragraphe 6.
  9. Lorsque le risque ou la non-conformité est attribué à des lacunes dans les actes réglementaires adoptés en vertu du présent règlement, la Commission propose les modifications nécessaires des actes concernés.
  10. Lorsqu'une mesure corrective est considérée comme justifiée conformément au présent article ou relève des actes d'exécution visés au paragraphe 6, cette mesure est mise gratuitement à la disposition des titulaires d'immatriculations pour l'engin mobile non routier concerné. Lorsque des réparations ont été effectuées aux frais du titulaire du certificat d'immatriculation avant l'adoption de la mesure corrective, le constructeur rembourse les frais liés à ces réparations à concurrence du coût des réparations requises par ladite mesure corrective.

## CHAPITRE X

### COMMUNICATION D'INFORMATIONS TECHNIQUES

#### *Article 34*

##### *Informations destinées aux utilisateurs*

1. Le constructeur ne doit fournir aucune information technique relative aux indications figurant dans le présent règlement qui s'écarterait des indications approuvées par l'autorité compétente en matière de réception.
2. Le constructeur met à la disposition des utilisateurs toutes les informations pertinentes et les instructions nécessaires décrivant toutes les conditions ou restrictions liées à l'utilisation d'un engin mobile non routier.
3. Les informations visées au paragraphe 2 sont fournies dans le manuel de l'opérateur pour l'utilisation sur route.
4. Le manuel de l'opérateur pour l'utilisation sur route, y compris les informations visées au paragraphe 2, est mis à disposition avec l'engin mobile non routier et fourni:
  - a) dans les langues officielles de l'État membre dans lequel l'engin mobile non routier doit être mis sur le marché, immatriculé ou mis en service;
  - b) en format papier ou électronique.

Lorsque le manuel de l'opérateur est fourni en format électronique, le constructeur fournit des informations sur la manière d'accéder à ce manuel ou de le trouver, dans les langues officielles de l'État membre dans lequel l'engin mobile non routier doit être mis sur le marché, immatriculé ou mis en service.

## CHAPITRE XI

### DÉSIGNATION ET NOTIFICATION DES SERVICES TECHNIQUES

#### *Article 35*

##### *Prescriptions relatives aux services techniques*

1. Avant de désigner un service technique conformément à l'article 37, les autorités compétentes en matière de réception chargées de la désignation veillent à ce que ce service satisfasse aux prescriptions énoncées aux paragraphes 2 à 10 du présent article.
2. Un service technique est établi en vertu de la législation nationale et est doté de la personnalité juridique, sauf pour un service technique appartenant à une autorité compétente en matière de réception par type et à l'exception d'un service technique interne accrédité du constructeur, tel que visé à l'article 38.

3. Un service technique est un organisme tiers indépendant du processus de conception, de construction, de fourniture ou d'entretien de l'engin mobile non routier qu'il évalue.

Un organisme appartenant à une association d'entreprises ou à une fédération professionnelle représentant des entreprises participant à la conception, à la construction, à la fourniture, à l'assemblage, à l'utilisation ou à l'entretien d'engins mobiles non routiers qu'il évalue, teste ou inspecte peut, pour autant que son indépendance et l'absence de tout conflit d'intérêts soient démontrées, être considéré comme satisfaisant aux exigences du premier alinéa.

4. Un service technique, ses cadres supérieurs et le personnel chargé d'exécuter les catégories d'activités pour lesquelles ils sont désignés conformément à l'article 37, paragraphe 1, ne sont pas le concepteur, le constructeur, le fournisseur ou le responsable de l'entretien de l'engin mobile non routier qu'ils évaluent, ni le représentant des parties exerçant ces activités. Cela n'exclut pas l'utilisation des engins mobiles non routiers évalués visés au paragraphe 3 qui sont nécessaires au fonctionnement du service technique ou à l'utilisation de ces engins à des fins personnelles.
5. Le service technique veille à ce que les activités de ses filiales ou sous-traitants n'affectent pas la confidentialité, l'objectivité ou l'impartialité des catégories d'activités pour lesquelles il a été désigné.
6. Le service technique et son personnel accomplissent les catégories d'activités pour lesquelles ils ont été désignés avec la plus haute intégrité professionnelle et la compétence technique requise dans le domaine spécifique et doivent être à l'abri de toute pression et incitation, notamment d'ordre financier, susceptibles d'influencer leur jugement ou les résultats de leurs travaux d'évaluation, notamment de la part de personnes ou groupes de personnes intéressés par ces résultats.
7. Le service technique doit être capable d'exécuter toutes les catégories d'activités pour lesquelles il a été désigné conformément à l'article 37, paragraphe 1, en démontrant d'une manière satisfaisante pour l'autorité compétente en matière de réception chargée de la désignation qu'il dispose:
  - a) du personnel ayant les compétences appropriées, les connaissances techniques et la formation professionnelle pertinentes, ainsi que l'expérience suffisante et appropriée pour effectuer les tâches en question;
  - b) de descriptions des procédures pertinentes pour les catégories d'activités pour lesquelles il cherche à être désigné, qui garantissent leur transparence et leur reproductibilité;
  - c) de procédures pour l'exécution des catégories d'activités pour lesquelles il cherche à être désigné, qui tiennent dûment compte du degré de complexité de la technologie de l'engin mobile non routier en question et de la nature en masse ou en série du processus de production;
  - d) des moyens nécessaires à la bonne exécution des tâches liées aux catégories d'activités pour lesquelles il cherche à être désigné et d'un accès à l'ensemble des équipements et installations nécessaires.

En outre, il démontre à l'autorité compétente en matière de réception chargée de la désignation qu'il respecte les règles énoncées dans les actes délégués visés à

l'article 41 qui sont pertinentes pour les catégories d'activités pour lesquelles il est désigné.

8. Les services techniques, leurs cadres supérieurs et le personnel chargé de l'évaluation sont impartiaux. Ils n'exercent aucune activité qui puisse compromettre leur indépendance de jugement ou leur intégrité à l'égard des catégories d'activités pour lesquelles ils sont désignés.
9. Les services techniques souscrivent une assurance de responsabilité civile liée à leurs activités, à moins que la responsabilité ne soit assumée par l'État membre en vertu de sa législation nationale ou que l'évaluation de la conformité ne soit effectuée sous la responsabilité directe de l'État membre.
10. Le personnel d'un service technique est lié par le secret professionnel pour toutes les informations dont il prend connaissance dans l'exercice de ses fonctions en vertu du présent règlement ou de toute disposition de la législation nationale lui donnant effet, sauf à l'égard de l'autorité compétente en matière de réception chargée de la désignation ou lorsque la législation de l'Union ou la législation nationale l'exige. Les droits de propriété sont protégés.

#### *Article 36*

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

1. Les services techniques ne peuvent sous-traiter certaines de leurs activités pour lesquelles ils ont été désignés conformément à l'article 37, paragraphe 1, ou les faire réaliser par une filiale, qu'avec l'accord de l'autorité compétente en matière de réception chargée de la désignation.
2. Lorsque le service technique sous-traite certaines tâches spécifiques liées aux catégories d'activités pour lesquelles il a été désigné ou a recours à une filiale, il s'assure que le sous-traitant ou la filiale répond aux exigences définies à l'article 35 et en informe l'autorité compétente en matière de réception chargée de la désignation.
3. Le service technique assume l'entière responsabilité des tâches effectuées par l'ensemble de ses sous-traitants ou filiales, quel que soit leur lieu d'établissement.
4. Le service technique tient à la disposition de l'autorité compétente en matière de réception chargée de la désignation les documents pertinents concernant l'évaluation des qualifications du sous-traitant ou de la filiale et les tâches qu'ils ont exécutées.

#### *Article 37*

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

1. Les services techniques sont désignés pour une ou plusieurs catégories d'activités définies ci-après, en fonction de leur domaine de compétence:
  - a) catégorie A: services techniques qui effectuent dans leurs propres installations les essais visés dans le présent règlement;
  - b) catégorie B: services techniques qui supervisent les essais visés dans le présent règlement, lorsque ces essais sont effectués dans les installations du constructeur ou dans celles d'un tiers;

- c) catégorie C: services techniques qui évaluent et vérifient régulièrement les procédures suivies par le constructeur pour veiller à la conformité de la production;
  - d) catégorie D: services techniques qui supervisent ou effectuent les essais ou les inspections pour la surveillance de la conformité de la production.
2. Une autorité compétente en matière de réception peut être désignée comme service technique pour une ou plusieurs des activités visées au paragraphe 1.
  3. Les services techniques d'un pays tiers, autres que ceux désignés conformément à l'article 38, peuvent être notifiés aux fins de l'article 41, mais uniquement si une telle acceptation de services techniques est prévue par un accord bilatéral entre l'Union et le pays tiers concerné. Cela n'empêche pas un service technique établi en vertu de la législation nationale conformément à l'article 35, paragraphe 2, d'établir des filiales dans des pays tiers, pour autant que les filiales soient directement gérées et contrôlées par le service technique désigné.

### *Article 38*

#### ***Services techniques internes accrédités du constructeur***

1. Un service technique interne accrédité d'un constructeur ne peut être désigné que pour exercer des activités relevant de la catégorie A, telles que visées à l'article 37, paragraphe 1, point a). Ce service technique constitue une partie séparée et distincte de l'entreprise et ne participe pas à la conception, à la construction, à la fourniture ou à l'entretien de l'engin mobile non routier, des systèmes, des composants ou des entités techniques distinctes qu'il évalue.
2. Un service technique interne accrédité est désigné par l'autorité compétente en matière de réception d'un État membre et satisfait aux exigences suivantes:
  - a) le service technique interne accrédité est accrédité par un organisme national d'accréditation au sens de l'article 2, point 11), du règlement (CE) n° 765/2008 du Parlement européen et du Conseil<sup>32</sup> et conformément aux règles visées à l'article 39;
  - b) le service technique interne accrédité et son personnel constituent une unité identifiable sur le plan organisationnel et disposent, au sein de l'entreprise dont ils font partie, de méthodes d'établissement des rapports qui garantissent leur impartialité et le démontrent à l'organisme national d'accréditation compétent;
  - c) ni le service technique interne accrédité ni son personnel ne participent à aucune activité susceptible de nuire à l'indépendance de leur jugement ou à leur intégrité dans le cadre des catégories d'activités pour lesquelles ils ont été désignés;
  - d) le service technique interne accrédité fournit ses services exclusivement à l'entreprise dont il fait partie.

---

<sup>32</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).



3. Le service technique interne accrédité n'a pas besoin d'être notifié à la Commission aux fins de l'article 41, mais des informations sur son accréditation sont fournies par l'entreprise dont il fait partie ou par l'organisme d'accréditation national à l'autorité compétente en matière de réception chargée de la désignation, à la demande de cette autorité.

#### *Article 39*

#### ***Règles relatives à l'évaluation des services techniques et des services techniques internes accrédités***

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 47 en ce qui concerne les règles que les services techniques doivent respecter pour leur évaluation conformément à l'article 40 et pour l'accréditation des services techniques internes conformément à l'article 38.

#### *Article 40*

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

1. L'autorité compétente en matière de réception chargée de la désignation établit un rapport d'évaluation démontrant que le service technique candidat a fait l'objet d'une évaluation concernant son respect des exigences du présent règlement et des actes délégués adoptés en application du présent règlement. Ce rapport peut comprendre un certificat d'accréditation émis par un organisme d'accréditation.
2. L'évaluation sur laquelle se fonde le rapport visé au paragraphe 1 est effectuée conformément aux règles énoncées dans un acte délégué visé à l'article 39. Le rapport d'évaluation fait l'objet d'une révision au moins tous les trois ans.
3. Le rapport d'évaluation est communiqué sur demande à la Commission. En pareil cas, lorsque l'évaluation ne repose pas sur un certificat d'accréditation émis par un organisme d'accréditation national attestant que le service technique respecte les prescriptions du présent règlement, l'autorité compétente en matière de réception chargée de la désignation soumet à la Commission des documents probants attestant de la compétence du service technique et des mesures prises pour garantir que ce service technique fait l'objet d'un suivi régulier de la part de l'autorité compétente en matière de réception chargée de la désignation et répond aux exigences du présent règlement et des actes délégués adoptés en application de ce dernier.
4. L'autorité compétente en matière de réception qui a l'intention de se faire désigner comme service technique conformément à l'article 37, paragraphe 2, apporte la preuve de sa conformité au moyen d'une évaluation, réalisée par des contrôleurs indépendants, de l'activité sur laquelle porte l'évaluation. Ces contrôleurs peuvent provenir du même organisme pour autant qu'ils soient gérés de manière autonome par rapport au personnel exerçant l'activité faisant l'objet de l'évaluation.
5. Le service technique interne accrédité respecte les dispositions pertinentes du présent article.

## Article 41

### **Procédures de notification**

1. Les États membres notifient à la Commission, pour chaque service technique qu'ils ont désigné, la dénomination, l'adresse, y compris l'adresse électronique, les personnes responsables et la catégorie d'activités, ainsi que toute modification apportée postérieurement à ces désignations. L'acte de notification indique pour quels sujets énumérés à l'annexe du présent règlement les services techniques ont été désignés.
2. Un service technique ne peut mener les activités visées à l'article 37, paragraphe 1, au nom de l'autorité compétente en matière de réception chargée de la désignation responsable de la réception par type que s'il a été notifié auparavant à la Commission conformément au paragraphe 1 du présent article.
3. Le service technique visé au paragraphe 2 peut être désigné par plusieurs autorités compétentes en matière de réception chargées de la désignation et notifié par les États membres de ces autorités, quelle que soit la ou les catégories d'activités qu'il exercera conformément à l'article 37, paragraphe 1.
4. Les États membres notifient à la Commission toute modification pertinente apportée ultérieurement à la désignation.
5. Lorsqu'une organisation spécifique ou un organisme compétent exerçant une activité non visée à l'article 37, paragraphe 1, doit être désigné en application des actes délégués adoptés en application du présent règlement, la notification est effectuée conformément au présent article.
6. La Commission publie sur son site internet la liste et les coordonnées des services techniques notifiés conformément au présent article.

## Article 42

### **Modifications de désignations**

1. Lorsqu'une autorité compétente en matière de réception chargée de la désignation a établi ou a été informée qu'un service technique qu'elle a désigné ne répond plus aux exigences définies dans le présent règlement, ou qu'il ne s'acquitte pas de ses obligations, ladite autorité soumet la désignation à des restrictions, la suspend ou la retire, selon le cas, en fonction de la gravité du manquement au regard des exigences requises ou des obligations à satisfaire. L'État membre qui a notifié ce service technique en informe immédiatement la Commission. La Commission modifie les informations publiées visées à l'article 41, paragraphe 6, en conséquence.
2. En cas de restriction, de suspension ou de retrait de la désignation, ou lorsque le service technique a cessé ses activités, l'autorité compétente en matière de réception chargée de la désignation prend les mesures qui s'imposent pour faire en sorte que les dossiers dudit service soient traités par un autre service technique ou tenus à sa disposition ou à la disposition de l'autorité chargée de la surveillance du marché qui en fait la demande.

### *Article 43*

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

1. La Commission enquête sur tous les cas dans lesquels elle a des doutes ou est avertie de doutes quant à la compétence d'un service technique ou au fait qu'il continue à remplir les exigences qui lui sont applicables et à s'acquitter des responsabilités qui lui incombent.
2. L'État membre de l'autorité compétente en matière de réception chargée de la désignation communique à la Commission, sur demande, toutes les informations relatives au fondement de la désignation ou du maintien de la désignation du service technique concerné.
3. La Commission veille à ce que toutes les informations sensibles obtenues au cours de ses enquêtes soient traitées de manière confidentielle.
4. Lorsque la Commission établit qu'un service technique ne satisfait pas ou ne répond plus aux exigences requises pour sa désignation, elle en informe l'État membre de l'autorité compétente en matière de réception chargée de la désignation.

La Commission demande à cet État membre de suspendre, restreindre ou retirer la désignation, si nécessaire.

Lorsqu'un État membre ne prend pas les mesures correctives nécessaires, la Commission peut adopter des actes d'exécution afin de restreindre, suspendre ou retirer la désignation du service technique concerné. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 46, paragraphe 2. La Commission informe l'État membre concerné de ces actes d'exécution et met à jour en conséquence les informations publiées visées à l'article 41, paragraphe 6.

### *Article 44*

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

1. Les services techniques effectuent les catégories d'activités pour lesquelles ils ont été désignés au nom de l'autorité compétente en matière de réception chargée de la désignation et conformément aux procédures d'évaluation et d'essai prévues dans le présent règlement. .
2. Les services techniques supervisent ou exécutent eux-mêmes les essais requis pour la réception ou les inspections conformément au présent règlement. Les services techniques ne peuvent pas effectuer des essais, des évaluations ou des inspections pour lesquels ils n'ont pas été dûment désignés par leur autorité compétente en matière de réception.
3. À tout moment, les services techniques:
  - a) permettent à leur autorité compétente en matière de réception chargée de la désignation, le cas échéant, d'assister à l'évaluation de la conformité qu'ils effectuent;
  - b) sans préjudice de l'article 35, paragraphe 10, et de l'article 45, transmettent à leur autorité compétente en matière de réception chargée de la désignation les informations qu'elle pourrait leur demander sur les catégories d'activités qu'ils exécutent relevant du champ d'application du présent règlement.

4. Lorsqu'un service technique constate qu'un constructeur n'a pas respecté les exigences définies dans le présent règlement, il en informe l'autorité compétente en matière de réception chargée de la désignation pour que l'autorité compétente en matière de réception chargée de la désignation demande au constructeur de prendre les mesures correctives qui s'imposent et qu'elle ne délivre pas de fiche de réception tant que les mesures correctives appropriées, jugées satisfaisantes par l'autorité compétente en matière de réception, n'ont pas été prises.
5. Lorsque, au cours du contrôle de la conformité de la production faisant suite à la délivrance d'une fiche de réception par type, un service technique agissant pour le compte de l'autorité compétente en matière de réception chargée de la désignation constate qu'un engin mobile non routier n'est plus conforme au présent règlement, il en informe l'autorité compétente en matière de réception chargée de la désignation. L'autorité compétente en matière de réception prend les mesures qui s'imposent comme le prévoit l'article 22.

#### *Article 45*

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

1. Les services techniques informent leur autorité compétente en matière de réception chargée de la désignation des faits suivants:
  - a) toute non-conformité constatée susceptible de donner lieu au refus, à une restriction, à la suspension ou au retrait de la fiche de réception par type;
  - b) toute circonstance influant sur-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 chargée de la désignation, les services techniques transmettent des informations sur leurs activités dans le cadre de leur désignation, ainsi que sur toute autre activité, y compris des activités transfrontalières et de sous-traitance.

## **CHAPITRE XII**

### **ACTES D'EXÉCUTION ET ACTES DÉLÉGUÉS**

#### *Article 46*

#### ***Procédure de comité***

1. La Commission est assistée par le «comité technique pour les véhicules agricoles» (TC-AV), institué par l'article 69 du règlement (UE) n° 167/2013, qui 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.
3. Lorsque le comité n'émet aucun avis, la Commission n'adopte pas le projet d'acte d'exécution, et l'article 5, paragraphe 4, troisième alinéa, du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.

## Article 47

### **Exercice de la délégation**

1. Le pouvoir d'adopter les actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées au présent article.
2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 4, paragraphe 5, à l'article 15, paragraphe 2, à l'article 21, paragraphe 9, à l'article 22, paragraphe 6, et à l'article 39 est conféré à la Commission pour une période de cinq ans à compter du [OP: .... - veuillez insérer la date d'entrée en vigueur.]. La Commission élabore un rapport relatif à la délégation de pouvoir au plus tard neuf mois avant la fin de ladite période de cinq ans. La délégation de pouvoir est tacitement prorogée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil s'oppose à cette prorogation trois mois au plus tard avant la fin de chaque période.
3. La délégation de pouvoir visée à l'article 4, paragraphe 5, à l'article 15, paragraphe 2, à l'article 21, paragraphe 9, à l'article 22, paragraphe 6, et à l'article 39 peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. Une décision de révocation met un terme à la délégation de pouvoir spécifiée dans ladite décision. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de la 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. Dès qu'elle adopte un acte délégué, y compris la révision, la modification ou l'abrogation d'un acte délégué, la Commission le notifie simultanément au Parlement européen et au Conseil.
5. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 4, paragraphe 5, de l'article 15, paragraphe 2, de l'article 21, paragraphe 9, de l'article 22, paragraphe 6, et de l'article 39 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 est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

## CHAPITRE XIII

### DISPOSITIONS FINALES

## Article 48

### **Modification du règlement (UE) 2019/1020**

À l'annexe I du règlement (UE) 2019/1020, le point suivant est ajouté:

«71. [Règlement XXX] «relatif à la réception et à la surveillance du marché des engins mobiles non routiers circulant sur la voie publique et modifiant le règlement (UE) 2019/1020».

## Article 49

## *Forum*

1. La Commission établit, préside et gère un forum pour l'échange d'informations sur l'application (ci-après dénommé «forum»)

Ce forum est composé de représentants désignés par chacun des États membres, représentant les autorités compétentes en matière de réception et les autorités chargées de la surveillance du marché.

Le cas échéant, des services techniques, des représentants du Parlement européen, de l'industrie et des opérateurs économiques concernés, ainsi que des parties prenantes concernées par les questions de sécurité, peuvent être invités en qualité d'observateurs au forum, conformément au règlement intérieur visé au paragraphe 6.

2. Les tâches consultatives du forum ont pour objectif de promouvoir les meilleures pratiques, afin de faciliter l'interprétation et la mise en œuvre uniformes du présent règlement.

Le forum axe sa réflexion sur:

- a) les questions liées à l'interprétation uniforme des exigences énoncées dans le présent règlement;
- b) les résultats des activités liées à la réception par type et à la surveillance du marché;
- c) les questions présentant 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;
- d) les infractions commises par des opérateurs économiques;
- e) la mise en œuvre des mesures correctives ou restrictives prévues au chapitre IX;
- f) la planification, la coordination et les résultats des activités de surveillance du marché.

3. Dans le cadre de sa mission de conseil, et compte tenu des résultats de la réflexion menée dans le cadre du paragraphe 2, le forum peut rendre un avis ou émettre une recommandation.

4. Lorsqu'il rend un avis ou émet des recommandations, le forum met tout en œuvre pour parvenir à un consensus. À défaut, il rend son avis ou émet ses recommandations à la majorité simple des États membres. Chaque État membre dispose d'une voix. Les États membres dont la position diverge peuvent demander que celle-ci, ainsi que les motifs sur lesquels elle s'appuie, soient consignés dans l'avis rendu ou les recommandations émises par le forum.

5. Lorsqu'elle adopte des actes d'exécution, la Commission prend dûment en compte les avis rendus par le forum en application du paragraphe 2.

6. Le forum établit son règlement intérieur.

7. Aux fins du présent règlement:

- a) l'article 30, paragraphe 2, et l'article 32 du règlement (UE) 2019/1020 ne s'appliquent pas;

- b) les références à «ADCO», à l'article 11, paragraphe 8, à l'article 30, paragraphes 1 et 3, à l'article 31, paragraphe 2, et à l'article 33 du règlement (EU) 2019/1020, sont à lire comme faisant référence au forum.

## *Article 50*

### ***Pénalités***

1. Les États membres déterminent le régime des sanctions applicables aux violations du présent règlement et prennent toutes les mesures nécessaires pour assurer la mise en œuvre des sanctions. Les sanctions prévues sont efficaces, proportionnées et dissuasives. Les États membres, au plus tard le [OP: veuillez insérer la date correspondant au jour exact précédant la date d'applicabilité du présent règlement.], notifient ces dispositions à la Commission et l'informent sans délai de toute modification ultérieure les concernant.
2. Les types d'infractions qui font l'objet de sanctions comprennent:
  - a) les fausses déclarations au cours des procédures de réception ou des procédures de rappel;
  - b) la falsification des résultats des essais en vue de la réception par type ou de la conformité en service;
  - c) la dissimulation de données ou de spécifications techniques qui pourraient entraîner un rappel, un refus ou un retrait de la réception;
  - d) le refus d'accès à des informations;
  - e) les opérateurs économiques qui mettent à disposition sur le marché ou mettent en service des engins mobiles non routiers soumis à réception sans cette réception ou falsifient des documents ou des marquages dans cette intention;
  - a) les opérateurs économiques qui ne remplissent pas leurs obligations;
  - b) la non-conformité des services techniques en ce qui concerne les prescriptions pour leur désignation.

## *Article 51*

### ***Réexamen***

1. Au plus tard le [OP: veuillez insérer la date correspondant à 60 mois à compter de la date d'application du présent règlement.], la Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport sur la mise en œuvre du présent règlement, accompagné, le cas échéant, de propositions législatives pertinentes.
2. Le rapport est fondé sur une consultation des parties prenantes concernées et tient compte de toute norme européenne ou internationale en la matière et des informations visées au paragraphe 3.
3. Au plus tard le [OP: veuillez insérer la date correspondant à 48 mois à compter de la date d'application du présent règlement], les États membres informent la Commission des éléments suivants:
  - a) l'application des procédures de réception par type et de surveillance du marché prévues par le présent règlement.

- b) le nombre de réceptions UE par type accordées en vertu du présent règlement depuis le [OP: prière d'insérer la date — date d'application du présent règlement].
- c) les prescriptions nationales applicables à la réception nationale par type de petites séries, à la réception nationale individuelle et à la réception nationale par type, ainsi que le nombre de réceptions délivrées depuis le [OP: prière d'insérer la date — date d'application du présent règlement].

#### *Article 52*

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

Par dérogation au présent règlement, jusqu'au... [veuillez insérer la date: 8 ans à compter de la date d'application], les États membres peuvent appliquer toute législation nationale relative à la réception nationale par type des engins mobiles non routiers destinés à circuler sur la voie publique *aux engins mobiles non routiers qui sont mis sur le marché entre le...* [Veuillez insérer la date de la demande] et le... [veuillez insérer la date: 8 ans à compter de la date d'application]. Au cours de cette période, le constructeur peut choisir soit de demander la réception UE par type, soit de se conformer à la législation nationale applicable.

#### *Article 53*

##### ***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 [OP: prière d'insérer la date correspondant à 36 mois à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement.].

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

Fait à Bruxelles, le

*Par le Parlement européen*

*Par le Conseil*