



COMMISSION EUROPÉENNE

Bruxelles, le 23.7.2010
COM(2010) 395 final

2010/0212 (COD)

Proposition de

RÈGLEMENT (UE) N°.../... DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

relatif à la réception des tracteurs agricoles ou forestiers

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

SEC(2010) 934

SEC(2010) 933

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

- **Motivation et objectifs de la proposition**

La proposition vise à établir des règles harmonisées concernant la fabrication des tracteurs agricoles ou forestiers (tracteurs, remorques et engins tractés) de manière à garantir le bon fonctionnement du marché intérieur, tout en assurant un niveau élevé de sécurité routière, de sécurité au travail et de protection de l'environnement. La législation existante sera remplacée afin de l'aligner sur les principes de la simplification et de l'amélioration de la réglementation.

La proposition a pour but de rendre les véhicules plus sûrs en prévoyant des exigences applicables à toutes les catégories de véhicules agricoles ou forestiers.

Enfin, la proposition contribue à renforcer la compétitivité du secteur en simplifiant la législation existante concernant la réception par type des véhicules, en améliorant la transparence et en allégeant les charges administratives.

- **Contexte général**

Les prescriptions techniques relatives à la réception par type des tracteurs, en ce qui concerne différents aspects liés à la sécurité et à l'environnement, ont été harmonisées au niveau de l'Union de manière à éviter la coexistence d'exigences différentes entre les États membres, à assurer un niveau élevé de sécurité routière, de sécurité au travail et de protection de l'environnement dans toute l'Union et à mettre en place un système harmonisé de réception UE par type.

De nouvelles technologies telles que l'ABS (dispositifs antiblocage) existent déjà et peuvent être mises en œuvre à brève échéance, pour des véhicules nettement plus sûrs. Des recherches ont montré que d'importants bénéfices pourraient être retirés si les véhicules neufs en étaient communément équipés. La définition de règles contraignantes communes permettrait aussi d'éviter la fragmentation du marché intérieur, qui résulterait de l'existence de normes différentes dans les États membres.

Dans sa communication sur un cadre réglementaire concurrentiel pour le secteur automobile au XXI^e siècle¹, la Commission a salué la recommandation formulée dans le rapport CARS 21² de simplifier le cadre réglementaire en vigueur en matière de réception par type des véhicules pris dans leur ensemble. À la lumière de cette recommandation, la présente proposition simplifie considérablement la législation actuelle en remplaçant les 24 directives de base (et quelque 35 directives modificatives connexes) contenant les prescriptions techniques applicables aux véhicules agricoles ou forestiers par un unique règlement du Parlement européen et du Conseil.

¹ COM(2007) 22.

² CARS 21, *A Competitive Automotive Regulatory System for the 21st century*, ISBN 92-79-00762-9.

- **Dispositions en vigueur dans le domaine de la proposition**

La législation en vigueur concernant la réception par type des tracteurs est établie par les actes de l'UE suivants: les directives 74/347/CEE, 76/432/CEE, 76/763/CEE, 77/537/CEE, 78/764/CEE, 80/720/CEE, 86/297/CEE, 86/298/CEE, 86/415/CEE et 87/402/CEE du Conseil, ainsi que les directives 2000/25/CE, 2003/37/CE, 2009/57/CE, 2009/58/CE, 2009/59/CE, 2009/60/CE, 2009/61/CE, 2009/63/CE, 2009/64/CE, 2009/66/CE, 2009/68/CE, 2009/75/CE, 2009/76/CE et 2009/144/CE du Parlement européen et du Conseil.

Le projet de proposition, ainsi que les actes d'exécution et les actes délégués qui en découleront, reprendront les prescriptions établies par la législation précitée. Par rapport aux règles actuelles, le règlement définira de nouvelles exigences concernant une mesure de sécurité avancée, à savoir les systèmes antiblocage de roues, et actualisera également certaines exigences liées au freinage, notamment en raccourcissant les distances de freinage et en introduisant les dispositifs hydrostatiques. La proposition comporte en outre de nouvelles prescriptions sur toute une série d'aspects techniques concernant des catégories de véhicules pour lesquelles elles n'avaient pas encore été définies en vertu de la directive 2003/37/CE, selon un niveau similaire à celui qui existe aujourd'hui dans les directives susmentionnées.

- **Cohérence avec les autres politiques et les objectifs de l'Union**

La proposition s'inscrit dans le cadre de l'objectif que s'est fixé l'Union, en particulier dans le Livre blanc sur la politique européenne des transports à l'horizon 2010³, de rendre les routes plus sûres. Adopté par la Commission en 2001, ce livre blanc décrit un cadre général de référence pour le programme d'action européen pour la sécurité routière.

En ce qui concerne les aspects environnementaux de la proposition, aucune modification n'est proposée par rapport aux niveaux de protection actuels. Seul changement, le règlement renvoie à la directive 97/68/CE relative aux émissions des engins mobiles non routiers plutôt que de définir des exigences spécifiques pour les tracteurs, ce qui simplifie le processus actuel de mise en œuvre tout en préservant les caractéristiques essentielles pour les évolutions futures.

Enfin, la proposition s'inscrit dans le contexte de la stratégie européenne pour la simplification de l'environnement réglementaire annoncée dans la communication de la Commission intitulée «Mettre à jour et simplifier l'acquis communautaire»⁴, qui pointe le système de réception des véhicules à moteur comme un domaine prioritaire pour la simplification de la législation communautaire.

³ COM(2001) 370.

⁴ COM(2003) 71.

2. CONSULTATION DES PARTIES INTERESSEES ET ANALYSE D'IMPACT

• Consultation des parties intéressées

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

Pour élaborer sa proposition, la Commission a procédé à différentes consultations des acteurs concernés.

- Elle a effectué une consultation générale par l'internet, sur tous les aspects de la proposition, à laquelle ont participé les États membres (ministères), des fabricants de tracteurs (organisations représentatives à l'échelle nationale ou européenne et entreprises individuelles) et de composants, des organisations de transport et des associations représentant les utilisateurs.
- Dans le contexte de l'analyse d'impact, un cabinet de conseil externe a invité quelque 200 acteurs concernés à contribuer en envoyant des commentaires. Une réunion a en outre été organisée avec des parties intéressées.
- La proposition a été examinée lors de plusieurs réunions du groupe de travail «Tracteurs agricoles» de la Commission.

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

Un certain nombre de questions ont été soulevées par les participants à la consultation sur l'internet. L'analyse d'impact jointe à la proposition rend compte de manière exhaustive des questions de fond posées et détaille la manière dont elles ont été prises en considération.

Une consultation ouverte a été menée sur l'internet du 3 juillet 2008 au 12 septembre 2008. La Commission a reçu 19 réponses. Les résultats peuvent être consultés à l'adresse suivante:
http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/consultation/agricultural_vehicles/call.htm

• Obtention et utilisation d'expertise

Domaines scientifiques/d'expertise concernés

La proposition supposait d'examiner plusieurs possibilités d'action et d'étudier les incidences de celles-ci sur les plans économique, sociétal et environnemental.

Méthodologie utilisée

Le bureau TRL Ltd a envoyé un questionnaire d'enquête à tous les acteurs concernés (pouvoirs publics, constructeurs et organisations d'utilisateurs): un projet de rapport a été examiné lors d'une réunion avec les parties intéressées, ce qui a donné lieu à d'autres contributions.

Moyens utilisés pour mettre les avis d'experts à la disposition du public

Le rapport établi par TRL a été publié sur le site internet de la DG «Entreprises et industrie».

• *Analyse d'impact*

Pour chacun des principaux aspects de la proposition, différentes options ont été envisagées:

1. Simplification – I: directives ou règlements
 - a) Pas de changement de la réglementation. De ce fait, maintien des 24 directives existantes, avec d'éventuelles modifications si nécessaire.
 - b) Remplacement des différentes directives en vigueur par un règlement unique.
 - c) Remplacement des directives en vigueur par un règlement unique de codécision, assorti d'un nombre limité d'actes délégués thématiques et d'actes d'exécution. C'est finalement cette option qui a été retenue.
2. Simplification – II: tout définir dans une législation de l'UE détaillée ou renvoyer à des normes internationales
 - a) Pas de changement de la réglementation. De ce fait, maintien des 24 directives existantes, avec d'éventuelles modifications si nécessaire. Les directives continueraient à s'appliquer parallèlement aux règlements existants de la CEE-ONU et aux codes de l'OCDE, les prescriptions techniques étant généralement (mais pas forcément) les mêmes. Cette situation est source aujourd'hui d'une importante confusion chez les acteurs concernés qui ne sont pas rompus aux spécificités du système de réception par type, avec pour résultat un système réglementaire loin d'être pleinement transparent.
 - b) Remplacement, si possible, des différentes directives en vigueur par les règlements équivalents de la CEE-ONU.
 - c) Remplacement, si possible, des différentes directives en vigueur par les règlements équivalents de la CEE-ONU ou les codes de l'OCDE (systèmes de protection contre le renversement), voire par des normes CEN/CENELEC ou ISO. C'est finalement cette option qui a été retenue car elle permet d'optimiser les avantages de la simplification, pour le plus grand bénéfice, en particulier, des autorités nationales et des entreprises.
3. Achèvement du marché intérieur
 - a) Pas de changement de la réglementation. De ce fait, le train de mesures prévues par la directive 2003/37/CE doit être complété petit à petit.
 - b) Compléter les exigences concernant la réception UE par type et rendre le système de réception par type de l'ensemble du véhicule obligatoire pour toutes les catégories.

- c) Compléter les exigences concernant la réception UE par type mais laisser le système de réception par type de l'ensemble du véhicule facultatif pour certaines catégories (T4, T5, C, R et S).

La Commission a procédé à l'analyse d'impact prévue dans le programme de travail; le rapport est disponible à l'adresse [PAGE CIRCA].

3. ÉLÉMENTS JURIDIQUES DE LA PROPOSITION

• Résumé des mesures proposées

La proposition simplifie considérablement le système de réception par type des véhicules agricoles en ce qui concerne les exigences techniques relatives à la sécurité et aux émissions, en abrogeant 24 directives.

Par l'intermédiaire des actes délégués prévus dans la proposition, le nouvel acte définira les nouvelles exigences détaillées à respecter en matière de freinage. En particulier, les actes délégués qui seront adoptés au titre du règlement proposé exigeront notamment:

- le montage obligatoire de systèmes antiblocage de roues sur certaines catégories de véhicules (les tracteurs rapides et leurs remorques de la catégorie T5 pouvant atteindre des vitesses supérieures à 40 km/h),
- des performances supérieures en matière de décélération,
- la compatibilité entre le tracteur et la remorque ou les engins tractés.

• Base juridique

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

• Principe de subsidiarité

Le principe de subsidiarité s'applique dès lors que la proposition ne relève pas de la compétence exclusive de l'Union.

Les objectifs de la proposition ne peuvent être atteints de manière suffisante par les États membres pour les raisons exposées ci-après.

Pour mettre en place un système de réception UE par type de véhicules, les prescriptions techniques à respecter pour la réception des véhicules à moteur en ce qui concerne la sécurité et la protection de l'environnement doivent être harmonisées au niveau européen. Toute action au niveau des seuls États membres ne permettrait pas de disposer d'un mécanisme de réception UE par type de l'ensemble de véhicules. Il est nécessaire de prendre des mesures au niveau de l'Union de manière à éviter la naissance d'obstacles au marché unique.

Une action au niveau de l'Union permettra de mieux atteindre les objectifs de la proposition parce qu'elle évitera la fragmentation du marché intérieur qui, sinon,

serait inévitable; elle contribuera également à rendre les véhicules plus sûrs et plus respectueux de l'environnement.

La proposition est donc conforme au principe de subsidiarité.

- **Principe de proportionnalité**

La proposition est conforme au principe de proportionnalité pour les raisons suivantes.

Comme le montre l'analyse d'impact, la proposition est conforme au principe de proportionnalité parce qu'elle ne va pas au-delà de ce qui est nécessaire pour atteindre les objectifs fixés, à savoir garantir le bon fonctionnement du marché intérieur tout en mettant en place un niveau élevé de sécurité publique et de protection de l'environnement.

La simplification du cadre réglementaire contribuera de manière importante à réduire les coûts administratifs supportés par les autorités nationales et les entreprises.

- **Choix des instruments**

Instrument proposé: un règlement.

D'autres instruments ne seraient pas adéquats pour les raisons suivantes.

Le règlement est considéré comme l'instrument juridique approprié parce qu'il fournit les assurances nécessaires en matière de mise en œuvre sans avoir à être transposé dans le droit national des États membres.

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

- en premier lieu, les dispositions essentielles sont établies par le Parlement européen et le Conseil dans un règlement fondé sur l'article 114 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, selon la procédure législative ordinaire;
- en second lieu, les prescriptions techniques mettant en œuvre les dispositions essentielles sont définies dans des actes délégués adoptés par la Commission conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

4. **INCIDENCE BUDGETAIRE**

La proposition n'a pas d'incidence sur le budget de l'UE.

5. INFORMATIONS COMPLEMENTAIRES

- **Simulation, phase-pilote et période transitoire**

La proposition prévoit une période transitoire générale pour laisser un délai suffisant aux administrations, aux constructeurs de véhicules et aux fabricants de composants.

- **Simplification**

La proposition entraîne une simplification de la législation.

Les 24 directives en vigueur sur la réception des véhicules seront abrogées.

La proposition va simplifier les procédures administratives pour les pouvoirs publics. Elle figure dans le programme glissant de la Commission pour l'actualisation et la simplification de l'acquis communautaire ainsi que dans son programme législatif et de travail sous la référence 2009/ENTR/001.

- **Abrogation d'actes existants**

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

- **Espace économique européen**

Le texte proposé présente de l'intérêt pour l'EEE et devrait donc être étendu à l'Espace économique européen.

2010/0212 (COD)

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

Règlement (UE) n°.../2010 du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception des tracteurs agricoles ou forestiers

(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,

vu l'avis du Comité économique et social européen⁵,

après transmission de la proposition aux parlements nationaux,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire,

considérant ce qui suit:

- (1) Pour promouvoir le marché intérieur, la directive 2003/37/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 mai 2003 concernant la réception par type des tracteurs agricoles ou forestiers, de leurs remorques et de leurs engins interchangeable tractés, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques de ces véhicules, et abrogeant la directive 74/150/CEE⁶, a mis en place un système élaboré de réception communautaire par type pour les tracteurs, leurs remorques et leurs engins interchangeable tractés.
- (2) Aux fins de la mise en place et du fonctionnement du marché intérieur de l'Union, il convient de remplacer les systèmes de réception en vigueur dans les États membres par une procédure à l'échelle de l'Union, fondée sur le principe de l'harmonisation totale, qui, tout en veillant à respecter un équilibre coûts-avantages adéquat, prête une attention particulière aux PME.
- (3) Compte tenu de la demande formulée par le Parlement européen et afin de simplifier et d'accélérer la procédure, une approche réglementaire nouvelle a été introduite dans la législation de l'UE relative à la réception par type des véhicules, selon laquelle le

⁵ JO C [...] du [...], p. [...].

⁶ JO L 171 du 9.7.2003, p. 1.

législateur établit les règles et principes fondamentaux en procédure législative ordinaire et délègue l'adoption des prescriptions techniques plus détaillées à la Commission. En ce qui concerne les exigences de fond, il convient dès lors que le présent règlement établisse uniquement les dispositions essentielles en matière de sécurité routière, de sécurité au travail et de protection de l'environnement, et qu'il délègue à la Commission le pouvoir d'adopter les prescriptions techniques au moyen d'actes délégués.

- (4) Le présent règlement est sans préjudice des mesures relatives à l'utilisation sur route des véhicules agricoles et forestiers, notamment les exigences particulières liées au permis de conduire, les limitations de vitesse ou les mesures régissant l'accès à certaines routes.
- (5) Afin de garantir un niveau élevé de sécurité routière, de sécurité au travail et de protection de l'environnement, il y a lieu d'harmoniser les exigences techniques et les normes environnementales applicables aux véhicules, aux systèmes, aux composants et aux entités techniques en matière de réception par type.
- (6) Puisque les directives sur les engins mobiles non routiers⁷ ne définissent pas d'exigences harmonisées en matière de sécurité routière, les fabricants de tels engins devraient avoir la possibilité de faire réceptionner leurs produits conformément aux normes européennes en ce qui concerne les exigences de sécurité routière prévues par le présent règlement; il convient par conséquent d'inclure les engins mobiles dans le champ d'application du présent règlement, à titre facultatif, pour la réception par type de systèmes en ce qui concerne les exigences de sécurité routière, d'autant plus que les dispositions applicables à ces engins en dehors du présent règlement ne comportent aucun aspect de sécurité routière.
- (7) Afin de simplifier la législation relative à la réception par type conformément aux recommandations du rapport «CARS 21 (*A Competitive Automotive Regulatory System for the 21st century*)⁸», il conviendrait d'abroger chacune des directives particulières, sans pour autant abaisser le niveau de protection. Il conviendrait que les exigences définies par ces directives soient reprises dans le présent règlement ou ses actes délégués et soient remplacées, selon le cas, par des références aux règlements correspondants de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (CEE-ONU), tels qu'ils ont été intégrés dans le droit de l'Union en application de l'article 4 de la décision 97/836/CEE du Conseil du 27 novembre 1997 en vue de l'adhésion de la Communauté européenne à l'accord de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies concernant l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables aux véhicules à roues, aux équipements et aux pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur un véhicule à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions («accord révisé de 1958»)⁹. Afin de réduire les charges administratives découlant de la procédure de réception par type, il convient de permettre aux

⁷ Voir les directives 97/68/CE et 2006/42/CE.

⁸ COM(2007) 22 final.

⁹ JO L 346 du 17.12.1997, p. 78.

constructeurs d'obtenir la réception par type conformément au présent règlement, le cas échéant, directement selon les règlements pertinents de la CEE-ONU visés à l'annexe I.

- (8) Par conséquent, les règlements de la CEE-ONU auxquels l'Union adhère en application de la décision 97/386/CEE, ainsi que les modifications apportées aux règlements de la CEE-ONU auxquels l'Union a déjà adhéré, devraient être intégrés dans la procédure de réception UE par type, soit en tant qu'exigences pour la réception UE par type de véhicules, soit en se substituant à la législation de l'UE existante. En particulier, lorsque l'Union décide d'intégrer un règlement de la CEE-ONU dans les prescriptions applicables à la réception UE par type pour remplacer une législation de l'UE existante, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter les adaptations nécessaires du présent règlement ou les actes d'exécution requis.
- (9) Une autre possibilité consiste à faire référence, dans les actes délégués, aux codes élaborés par l'Organisation de coopération et de développement économique (OCDE) ou aux normes CEN/CENELEC ou ISO, directement à la disposition du public.
- (10) Les exigences du présent règlement sont conformes aux principes énoncés dans le plan d'action intitulé «Simplifier et améliorer l'environnement réglementaire»¹⁰.
- (11) Il importe tout particulièrement que les futures mesures proposées sur la base du présent règlement ou les procédures à mettre en œuvre sur la base de celui-ci soient conformes auxdits principes, qui ont été réitérés par la Commission dans son rapport CARS 21. En particulier, pour contribuer à l'amélioration et à la simplification de la réglementation et pour éviter de devoir constamment actualiser la législation de l'UE en vigueur sur des questions de prescriptions techniques, le présent règlement devrait renvoyer aux normes et règles internationales existantes à la disposition du public, sans les retranscrire dans le corpus législatif de l'UE.
- (12) La directive 2003/37/CE a, dans un premier temps, limité l'application obligatoire de la procédure de réception UE par type de l'ensemble du véhicule aux catégories T1, T2 et T3, sans établir l'ensemble des exigences nécessaires pour qu'une telle réception soit accessible de manière facultative pour d'autres catégories. Aux fins de l'achèvement et du bon fonctionnement du marché intérieur, le présent règlement devrait donner aux constructeurs qui le souhaitent la possibilité de demander la réception UE par type de l'ensemble du véhicule pour toutes les catégories de véhicules relevant du présent règlement, ce qui leur permettrait de bénéficier des avantages qu'offre le marché intérieur dans le contexte de la procédure de réception UE par type.
- (13) Il convient d'établir le principe selon lequel les véhicules doivent être conçus, construits et assemblés de façon à minimiser le risque de blessure pour les occupants et les autres usagers de la route. Pour cela, il faut que les constructeurs veillent à ce que les véhicules soient conformes aux exigences applicables définies dans le présent règlement. Ces dispositions devraient inclure, sans s'y limiter, des exigences relatives à l'intégrité de la

¹⁰ COM(2002) 278 final du 5.6.2002.

structure des véhicules, aux systèmes d'aide à la conduite, aux systèmes procurant au conducteur visibilité et informations sur l'état du véhicule et l'espace environnant, aux systèmes d'éclairage du véhicule, aux systèmes de protection des occupants du véhicule, à l'extérieur du véhicule et à ses accessoires, aux masses et dimensions du véhicule et aux pneumatiques.

- (14) Afin de garantir que la procédure permettant de contrôler la conformité de la production, qui est l'une des pierres angulaires du système de réception UE par type, a été mise en œuvre correctement et fonctionne de manière appropriée, les constructeurs devraient être régulièrement soumis à des vérifications par l'autorité compétente ou par un service technique dûment qualifié et désigné à cette fin.
- (15) Afin de prévenir une mauvaise utilisation, la procédure simplifiée pour les véhicules produits en petites séries devrait être réservée à des nombres limités de véhicules; il convient par conséquent de définir avec précision la notion de petite série, d'après le nombre de véhicules produits.
- (16) Il est important de prévoir des dispositions concernant la réception individuelle de véhicules de manière à ménager une souplesse suffisante dans le système de réception multiétape.
- (17) Le principal objectif de la législation de l'Union concernant la réception des véhicules est de garantir que les nouveaux véhicules, composants et entités techniques mis sur le marché présentent un degré élevé de sécurité et de protection de l'environnement. Le montage de certaines pièces ou de certains équipements après la mise sur le marché ou la mise en service des véhicules ne devrait pas compromettre cet objectif. Par conséquent, des mesures appropriées devraient être prises pour garantir que les pièces ou équipements qui peuvent être montés sur des véhicules et qui sont susceptibles de nuire de manière significative au fonctionnement de systèmes essentiels pour la sécurité ou la protection de l'environnement font l'objet d'un contrôle préalable par une autorité compétente en matière de réception avant d'être proposés à la vente. Ces mesures devraient consister en des dispositions techniques définissant les exigences que ces pièces ou équipements doivent respecter.
- (18) Ces mesures devraient s'appliquer uniquement à un nombre limité de pièces et d'équipements, dont la liste devrait être établie par un acte délégué, après consultation des acteurs concernés. De telles mesures devraient garantir que les pièces ou équipements en question ne compromettent pas la sécurité ou la performance environnementale du véhicule tout en préservant, lorsque cela est possible, la concurrence sur le marché des pièces et des équipements de rechange.
- (19) Il est important que les constructeurs fournissent des informations pertinentes aux propriétaires des véhicules afin de prévenir une mauvaise utilisation des dispositifs de sécurité.
- (20) Pour que les fabricants de composants ou d'entités techniques puissent demander la réception UE par type de tels composants ou entités techniques ou une autorisation, il est

également important que ces fabricants aient accès à certaines informations qui ne sont disponibles qu'après du constructeur du véhicule, notamment les informations techniques (y compris les croquis) requises pour la conception de pièces pour le marché des pièces et équipements de rechange.

- (21) L'accès libre aux informations sur la réparation des véhicules, dans un format standard permettant l'extraction des données techniques, ainsi qu'une concurrence efficace sur le marché des services d'information sur la réparation et l'entretien des véhicules sont nécessaires pour améliorer le fonctionnement du marché intérieur, en particulier en ce qui concerne la libre circulation des marchandises, la liberté d'établissement et la libre prestation des services. Ces informations sont, en grande partie, liées aux systèmes de diagnostic embarqué (OBD) et aux interactions entre ceux-ci et d'autres dispositifs du véhicule. Il convient de fixer des spécifications techniques concernant les sites internet des constructeurs, ainsi que de prévoir des mesures ciblées ménageant un accès raisonnable pour les PME.
- (22) Les États membres devraient adopter des dispositions prévoyant les sanctions applicables en cas d'infraction au présent règlement et veiller à leur bonne mise en œuvre. Ces sanctions devraient être effectives, proportionnées et dissuasives.
- (23) La Commission devrait avoir le pouvoir d'adopter des actes délégués, conformément à l'article 290 du traité, en matière de sécurité routière (y compris le freinage), de sécurité au travail et de performance environnementale, d'essai, d'accès aux informations sur la réparation et l'entretien, ainsi que de désignation des services techniques et d'attribution de tâches spécifiques à ceux-ci, dans le but de compléter ou de modifier certains éléments non essentiels du présent règlement.
- (24) Certains des aspects couverts par le présent règlement nécessitent que des conditions uniformes de mise en œuvre soient en place dans les États membres, dans le but de garantir le bon fonctionnement du marché intérieur en facilitant la reconnaissance mutuelle des décisions administratives prises dans les différents États membres et l'acceptation des documents émis par les constructeurs, pour que les acteurs concernés puissent plus aisément profiter des avantages du marché intérieur. La Commission devrait dès lors avoir le pouvoir d'adopter des actes d'exécution conformément à l'article 291 du traité de manière à établir des conditions uniformes pour la mise en œuvre du présent règlement en ce qui concerne les aspects suivants: la liste des informations à soumettre dans la demande de réception par type, les procédures de réception par type, les modèles de plaques supplémentaires du constructeur, les fiches de réception UE par type, la liste des réceptions par type délivrées, le système de numérotation des réceptions UE par type et les procédures visant à assurer la conformité de la production.
- (25) L'article 291 du TFUE dispose que les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission sont établis au préalable dans un règlement adopté conformément à la procédure législative ordinaire. Dans l'attente de l'adoption dudit nouveau règlement, la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des

compétences d'exécution conférées à la Commission continue de s'appliquer, exception faite de la procédure de réglementation avec contrôle, qui n'est pas applicable.

- (26) Du fait de l'application du nouveau système réglementaire mis en place par le présent règlement, il y a lieu d'abroger la directive 2003/37/CE, ainsi que les directives énumérées ci-après: les directives 74/347/CEE du Conseil du 25 juin 1974 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives au champ de vision et aux essuie-glaces des tracteurs agricoles ou forestiers à roues¹¹, 76/432/CEE du Conseil du 6 avril 1976 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives au freinage des tracteurs agricoles ou forestiers à roues¹², 76/763/CEE du Conseil du 27 juillet 1976 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux sièges de convoyeur des tracteurs agricoles ou forestiers à roues¹³, 77/537/CEE du Conseil du 28 juin 1977 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux mesures à prendre contre les émissions de polluants provenant des moteurs Diesel destinés à la propulsion des tracteurs agricoles ou forestiers à roues¹⁴, 78/764/CEE du Conseil du 25 juillet 1978 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives au siège du conducteur des tracteurs agricoles ou forestiers à roues¹⁵, 80/720/CEE du Conseil du 24 juin 1980 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à l'espace de manœuvre, aux facilités d'accès au poste de conduite ainsi qu'aux portes et fenêtres des tracteurs agricoles ou forestiers à roues¹⁶, 86/297/CEE du Conseil du 26 mai 1986 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux prises de force et à leur protection des tracteurs agricoles et forestiers à roues¹⁷, 86/298/CEE du Conseil du 26 mai 1986 relative aux dispositifs de protection, montés à l'arrière, en cas de renversement des tracteurs agricoles et forestiers à roues, à voie étroite¹⁸, 86/415/CEE du Conseil du 24 juillet 1986 relative à l'installation, l'emplacement, le fonctionnement et l'identification des commandes des tracteurs agricoles ou forestiers à roues¹⁹, 87/402/CEE du Conseil du 25 juin 1987 relative aux dispositifs de protection en cas de renversement, montés à l'avant des tracteurs agricoles et forestiers à roues, à voie étroite²⁰, 2000/25/CE du Parlement européen et du Conseil du 22 mai 2000 relative aux mesures à prendre contre les émissions de gaz polluants et de particules polluantes provenant des moteurs destinés à la propulsion des tracteurs agricoles ou forestiers et modifiant la directive 74/150/CEE du Conseil²¹, 2009/57/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 juillet 2009 relative aux dispositifs de protection en cas de renversement des tracteurs agricoles ou forestiers à roues²², 2009/58/CE du

¹¹ JO L 191 du 15.7.1974, p. 5.
¹² JO L 122 du 8.5.1976, p. 1.
¹³ JO L 262 du 27.9.1976, p. 135.
¹⁴ JO L 220 du 29.8.1977, p. 38.
¹⁵ JO L 255 du 18.9.1978, p. 1.
¹⁶ JO L 194 du 28.7.1980, p. 1.
¹⁷ JO L 186 du 8.7.1986, p. 19.
¹⁸ JO L 186 du 8.7.1986, p. 26.
¹⁹ JO L 240 du 26.8.1986, p. 1.
²⁰ JO L 220 du 8.8.1987, p. 1.
²¹ JO L 173 du 12.7.2000, p. 1.
²² JO L 261 du 3.10.2009, p. 1.

Parlement européen et du Conseil du 13 juillet 2009 relative aux dispositifs de remorquage et de marche arrière des tracteurs agricoles ou forestiers à roues²³, 2009/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 juillet 2009 relative aux rétroviseurs des tracteurs agricoles ou forestiers à roues²⁴, 2009/60/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 juillet 2009 relative à la vitesse maximale par construction et aux plates-formes de chargement des tracteurs agricoles ou forestiers à roues²⁵, 2009/61/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 juillet 2009 relative à l'installation des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse des tracteurs agricoles ou forestiers à roues²⁶, 2009/63/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 juillet 2009 relative à certains éléments et caractéristiques des tracteurs agricoles ou forestiers à roues²⁷, 2009/64/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 juillet 2009 relative à la suppression des parasites radioélectriques (compatibilité électromagnétique) produits par les tracteurs agricoles ou forestiers²⁸, 2009/66/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 juillet 2009 relative au dispositif de direction des tracteurs agricoles ou forestiers à roues²⁹, 2009/68/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 juillet 2009 concernant la réception par type de composant des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse des tracteurs agricoles ou forestiers à roues³⁰, 2009/75/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 juillet 2009 relative aux dispositifs de protection en cas de renversement de tracteurs agricoles ou forestiers à roues³¹ (essais statiques), 2009/76/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 juillet 2009 relative au niveau sonore aux oreilles des conducteurs de tracteurs agricoles ou forestiers à roues³², et 2009/144/CE du Parlement européen et du Conseil du 30 novembre 2009 concernant certains éléments et caractéristiques des tracteurs agricoles ou forestiers à roues³³ (dimensions et masses remorquables, etc.).

- (27) Il est important, pour tous les acteurs concernés, d'établir un lien clair entre le présent règlement et la directive 2006/42/CE relative aux machines³⁴, de manière à définir sans équivoque à quelles exigences un produit spécifique doit satisfaire,

²³ JO L 198 du 30.7.2009, p. 4.

²⁴ JO L 198 du 30.7.2009, p. 9.

²⁵ JO L 198 du 30.7.2009, p. 15.

²⁶ JO L 203 du 5.8.2009, p. 19.

²⁷ JO L 214 du 19.8.2009, p. 23.

²⁸ JO L 216 du 20.8.2009, p. 1.

²⁹ JO L 201 du 1.8.2009, p. 11.

³⁰ JO L 203 du 5.8.2009, p. 52.

³¹ JO L 261 du 3.10.2009, p. 40.

³² JO L 201 du 1.8.2009, p. 18.

³³ JO L 27 du 30.1.2010, p. 33.

³⁴ JO L 157 du 9.6.2006, p. 24.

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

CHAPITRE I

OBJET, CHAMP D'APPLICATION ET DÉFINITIONS

Article premier

Objet

Le présent règlement établit les exigences techniques et administratives à respecter pour la réception UE par type de tous les véhicules neufs visés à l'article 2.

Il définit également les exigences applicables à la vente et à la mise en service des pièces et des équipements destinés à des véhicules réceptionnés conformément au présent règlement, ainsi que les exigences applicables à l'interdiction de leur vente ou mise en service.

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

Article 2

Champ d'application

1. Le présent règlement s'applique à la réception par type et à la réception individuelle des véhicules conçus et construits en une seule ou en plusieurs étapes, ainsi que des systèmes, des composants et des entités techniques conçus et construits pour ces véhicules.

Le présent règlement s'applique aux véhicules suivants:

- a) les tracteurs (catégories T et C);
 - b) les remorques (catégorie R);
 - c) les engins interchangeables tractés (catégorie S);
 - d) les engins mobiles (catégorie U).
2. Le présent règlement ne s'applique pas aux engins interchangeables entièrement portés lors de la circulation sur route.
 3. En ce qui concerne les véhicules suivants, le fabricant peut opter pour la réception par type prévue par le présent règlement ou pour la réception nationale par type:
 - a) les engins mobiles;
 - b) les remorques et engins tractés (catégories R et S);

- c) dans le cas de la réception individuelle, les prototypes de véhicules qui sont utilisés sous la responsabilité d'un constructeur dans le cadre d'un programme d'essai spécifique et qui ont été spécifiquement conçus et construits à cette fin.

Article 3
Définitions

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

1. «réception par type»: la procédure par laquelle une autorité compétente en matière de réception certifie qu'un type de véhicule, de système, de composant ou d'entité technique satisfait aux dispositions administratives et aux exigences techniques applicables;
2. «réception par type de l'ensemble du véhicule»: la procédure par laquelle une autorité compétente en matière de réception certifie qu'un véhicule complet satisfait aux dispositions administratives et aux exigences techniques applicables;
3. «réception par type de système»: la procédure par laquelle une autorité compétente en matière de réception certifie qu'un système monté sur un véhicule d'un type particulier satisfait aux dispositions administratives et aux exigences techniques applicables;
4. «réception par type de composant»: la procédure par laquelle une autorité compétente en matière de réception certifie qu'un composant indépendant du véhicule satisfait aux dispositions administratives et aux exigences techniques applicables;
5. «réception par type d'entité technique»: la procédure par laquelle une autorité compétente en matière de réception certifie qu'une entité technique liée à un ou plusieurs types particuliers de véhicules satisfait aux dispositions administratives et aux exigences techniques applicables;
6. «réception nationale par type»: la procédure de réception par type prévue par le droit interne d'un État membre, dont la validité est limitée au territoire de cet État membre;
7. «réception UE par type»: la procédure par laquelle une autorité compétente en matière de réception certifie qu'un type de véhicule, de système, de composant ou d'entité technique satisfait aux dispositions administratives et aux exigences techniques applicables du présent règlement;
8. «tracteur»: tout véhicule agricole ou forestier à roues ou à chenilles, à moteur, ayant au moins deux essieux et une vitesse maximale par construction égale ou supérieure à 6 km/h, dont la fonction réside essentiellement dans sa puissance de traction et qui est spécialement conçu pour tirer, pousser, porter ou actionner certains équipements interchangeables destinés à des usages agricoles ou forestiers, ou tracter des remorques ou engins agricoles ou forestiers; il peut être aménagé pour transporter une charge dans

un contexte agricole ou forestier et/ou peut être équipé d'un ou de plusieurs sièges passagers;

9. «remorque»: toute remorque agricole ou forestière, essentiellement destinée à transporter des charges et conçue pour être tirée par un tracteur à des fins d'exploitation agricole ou forestière, qui n'est pas conçue pour le traitement de matières et dont le rapport entre la masse totale techniquement admissible et la masse à vide est égale ou supérieure à 3,0;
10. «engin interchangeable tracté»: tout véhicule utilisé en agriculture ou foresterie conçu pour être tiré par un tracteur et qui modifie la fonction de ce dernier ou lui apporte une fonction nouvelle, qui comporte un outil à demeure ou est conçu pour le traitement de matières, qui peut comporter un plateau de chargement conçu et réalisé pour recevoir les outils et dispositifs nécessaires pour l'exécution des tâches, ainsi que pour le stockage temporaire des matières produites ou nécessaires pendant le travail, si le rapport entre la masse totale techniquement admissible et la masse à vide de ce véhicule est inférieur à 3,0;
11. «engin mobile»: tout véhicule automoteur, à l'exclusion des engins montés sur un châssis de véhicule à moteur, qui est spécialement conçu et construit pour réaliser des travaux qui, du fait de ses caractéristiques de construction, ne convient pas au transport de passagers ni de marchandises;
12. «véhicule»: tout tracteur, toute remorque, tout engin interchangeable tracté ou tout engin mobile au sens des points 8, 9, 10 et 11;
13. «type de véhicule»: les véhicules d'une catégorie particulière, identiques au moins par les aspects essentiels visés au point 41, même s'ils constituent des variantes ou des versions différentes au sens des points 42 et 43;
14. «véhicule de base»: tout véhicule utilisé lors de l'étape initiale d'une procédure de réception multiétape;
15. «véhicule incomplet»: tout véhicule dont l'achèvement requiert encore au moins une étape pour que ledit véhicule satisfasse aux exigences techniques applicables du présent règlement;
16. «véhicule complété»: tout véhicule constituant l'aboutissement de la procédure de réception multiétape et qui satisfait aux exigences techniques applicables du présent règlement;
17. «véhicule complet»: tout véhicule qui ne doit pas être complété pour satisfaire aux exigences techniques applicables du présent règlement;
18. «véhicule de fin de série»: tout véhicule faisant partie d'un stock qui ne peut être immatriculé, vendu ou mis en service en raison de l'entrée en vigueur de nouvelles exigences techniques en vertu desquelles il n'a pas été réceptionné;

19. «système»: un assemblage de dispositifs destiné à remplir une ou plusieurs fonctions spécifiques dans un véhicule et devant satisfaire aux exigences d'un des actes réglementaires;
20. «composant»: un dispositif devant satisfaire aux exigences d'un acte réglementaire et destiné à faire partie d'un véhicule, qui peut être réceptionné indépendamment du véhicule lorsque l'acte réglementaire le prévoit expressément;
21. «entité technique»: un dispositif, devant satisfaire aux exigences d'un acte réglementaire et destiné à faire partie d'un véhicule, qui peut être réceptionné séparément, mais seulement en liaison avec un ou plusieurs types de véhicule déterminés, lorsque l'acte réglementaire le prévoit expressément;
22. «pièces ou équipements d'origine»: les pièces ou équipements qui sont fabriqués conformément aux spécifications et aux normes de production prévues par le constructeur du véhicule pour la production des pièces ou des équipements en vue de l'assemblage du véhicule en question, y compris les pièces ou équipements qui sont fabriqués sur la même chaîne de production que ces dernières pièces ou derniers équipements, ainsi que les pièces ou équipements dont le fabricant certifie, jusqu'à preuve du contraire, qu'ils sont du même niveau de qualité que les composants utilisés pour l'assemblage du véhicule en question et ont été fabriqués conformément aux spécifications et aux normes de production prévues par le constructeur du véhicule;
23. «constructeur»: la personne ou l'organisme responsable devant l'autorité compétente en matière de réception de tous les aspects du processus de réception par type ou de l'autorisation et de la conformité de la production, qu'il ou elle soit ou non directement associé(e) à tous les stades de la construction du véhicule, du système, du composant ou de l'entité technique soumis à réception;
24. «mandataire du constructeur»: toute personne physique ou morale établie dans l'Union, dûment mandatée par le constructeur pour le représenter auprès de l'autorité compétente en matière de réception et agir pour son compte dans le domaine du présent règlement;
25. «autorité compétente en matière de réception»: l'autorité d'un État membre établie ou désignée par l'État membre et notifiée à la Commission par celui-ci en application de l'article 5, qui est compétente pour tous les aspects de la réception d'un type de véhicule, de système, de composant ou d'entité technique ou de la réception individuelle d'un véhicule, pour le processus d'autorisation, pour la délivrance et, le cas échéant, le retrait des fiches de réception, pour la liaison avec les autorités compétentes en matière de réception des autres États membres, pour la désignation des services techniques et pour veiller à ce que le constructeur s'acquitte de ses obligations en matière de conformité de la production;
26. «service technique»: une organisation ou un organisme désigné(e) par l'autorité compétente en matière de réception d'un État membre comme laboratoire d'essai pour procéder à des essais, ou en tant qu'organisme d'évaluation de la conformité pour

effectuer l'évaluation initiale et d'autres essais ou inspections au nom de l'autorité compétente en matière de réception;

27. «essai en interne»: la réalisation d'essais dans les locaux du constructeur, l'enregistrement des résultats d'essai et la remise d'un rapport comprenant des conclusions à l'autorité compétente en matière de réception par le constructeur, lorsque celui-ci a été désigné en tant que service technique pour évaluer la conformité à certaines exigences;
28. «méthode d'essai virtuelle»: des simulations informatiques, y compris des calculs, qui démontrent qu'un véhicule, un système, un composant ou une entité technique répond aux exigences techniques prévues par un acte réglementaire, sans qu'il soit nécessaire d'avoir recours à un véhicule, un système, un composant ou une entité technique physique;
29. «fiche de réception par type»: le document par lequel l'autorité compétente en matière de réception certifie officiellement qu'un type de véhicule, de système, de composant ou d'entité technique est réceptionné;
30. «fiche de réception UE par type»: la fiche établie d'après le modèle prévu par le présent règlement ou la fiche de communication reproduite dans les règlements de la CEE-ONU ou les codes de l'OCDE équivalents applicables visés à l'annexe I;
31. «fiche de réception individuelle»: le document par lequel l'autorité compétente en matière de réception certifie officiellement qu'un véhicule donné est réceptionné;
32. «certificat de conformité»: le document établi d'après le modèle prévu par le présent règlement et délivré par le constructeur afin de certifier qu'au moment de sa production, un véhicule appartenant à la série du type réceptionné conformément au présent règlement correspondait au type réceptionné selon la réception par type et satisfaisait à toutes les exigences réglementaires qui y sont visées;
33. «système de diagnostic embarqué» ou «système OBD»: un système de maîtrise des émissions qui a la capacité d'identifier le domaine probable de dysfonctionnement au moyen de codes de défaut stockés dans une mémoire d'ordinateur;
34. «informations sur la réparation et l'entretien des véhicules»: toute information nécessaire pour le diagnostic, l'entretien, l'inspection, la surveillance périodique, la réparation, la reprogrammation ou la réinitialisation du véhicule et que les constructeurs fournissent pour leurs concessionnaires et réparateurs officiels, notamment toutes les modifications ultérieures et les suppléments à ces informations;
35. «opérateur indépendant»: des entreprises autres que les concessionnaires et ateliers de réparation officiels qui sont directement ou indirectement engagés dans la réparation et l'entretien de véhicules à moteur, en particulier des réparateurs, des fabricants ou distributeurs d'équipements, d'outils ou de pièces détachées de réparation, des éditeurs d'information technique, des clubs automobiles, des opérateurs de services de

dépannage, des opérateurs proposant des services d'inspection et d'essai, des opérateurs proposant une formation pour les installateurs, les fabricants et les réparateurs des équipements pour véhicules à carburant alternatif;

36. «véhicule neuf»: un véhicule qui:
- a) n'a encore jamais été immatriculé ou
 - b) a été immatriculé depuis moins de six mois à la date de la demande de réception individuelle;
37. «immatriculation»: l'acte par lequel un véhicule, après identification, fait l'objet d'une autorisation administrative pour sa mise en service sur route, que ce soit de manière permanente, temporaire ou pour une courte durée, moyennant l'attribution d'un numéro d'immatriculation;
38. «mise sur le marché»: la première mise à disposition dans l'Union, à titre onéreux ou gratuit, d'un véhicule en vue de sa distribution ou de son utilisation;
39. «mise en service»: la première utilisation dans l'Union, conformément à sa destination, d'un véhicule relevant du présent règlement;
40. «vente»: toute vente entre le constructeur et le revendeur ou toute vente à l'utilisateur final;
41. «type de véhicule»: les véhicules d'une catégorie particulière, identiques sous au moins les aspects essentiels suivants:
- constructeur,
 - désignation de type par le constructeur,
 - caractéristiques essentielles de construction et de conception,
 - châssis-poutre/châssis avec longerons/châssis articulé (différences évidentes et fondamentales),
 - pour la catégorie T: essieux (nombre), et pour la catégorie C: essieux/voies (nombre);

et, en ce qui concerne les tracteurs uniquement:

- moteur (combustion interne/électrique/hybride);

42. «variante»: des véhicules d'un type particulier, identiques sous au moins les aspects suivants:

a) en ce qui concerne les tracteurs:

- moteur,
- principe de fonctionnement,
- nombre et disposition des cylindres,
- différences de puissance n'excédant pas 30 % (la puissance la plus élevée étant 1,3 fois supérieure au plus à la puissance la plus faible),
- différences de cylindrée n'excédant pas 20 % (la valeur la plus élevée étant 1,2 fois supérieure au plus à la valeur la plus faible),
- essieux moteurs (nombre, emplacement, interconnexion),
- essieux directeurs (nombre et emplacement),
- masse maximale en charge ne différant pas de plus de 10 %,
- transmission (genre),
- dispositif de protection contre le renversement,
- essieux freinés (nombre);

b) en ce qui concerne les remorques et les engins tractés:

- essieux directeurs (nombre, emplacement, interconnexion),
- masse maximale en charge ne différant pas de plus de 10 %,
- essieux freinés (nombre);

43. «version d'une variante»: des véhicules constitués d'une combinaison d'éléments figurant dans le dossier de réception.

Article 4
Catégories de véhicule

Aux fins du présent règlement, on distingue les catégories suivantes de véhicules:

1. la «catégorie T», qui comprend tous les tracteurs à roues;
2. la «catégorie T1», qui comprend les tracteurs à roues dont la vitesse maximale par construction n'est pas supérieure à 40 km/h, dont la voie minimale de l'essieu le plus proche du conducteur est égale ou supérieure à 1 150 mm, la masse à vide en ordre de marche supérieure à 600 kg et la garde au sol inférieure ou égale à 1 000 mm;
3. la «catégorie T2», qui comprend les tracteurs à roues dont la voie minimale est inférieure à 1 150 mm, la masse à vide en ordre de marche supérieure à 600 kg et la garde au sol inférieure ou égale à 600 mm et dont la vitesse maximale par construction n'est pas supérieure à 40 km/h, sauf si la hauteur du centre de gravité du tracteur (mesurée par rapport au sol), divisée par la moyenne des voies minimales de chaque essieu est supérieure à 0,90, auquel cas la vitesse maximale par construction est limitée à 30 km/h;
4. la «catégorie T3», qui comprend les tracteurs à roues dont la vitesse maximale par construction n'est pas supérieure à 40 km/h et dont la masse à vide en ordre de marche et inférieure ou égale à 600 kg;
5. la «catégorie T4», qui comprend les tracteurs à roues à usage spécial dont la vitesse maximale par construction n'excède pas 40 km/h;
6. la «catégorie T4.1» (tracteurs enjambeurs), qui comprend les tracteurs conçus pour travailler des cultures hautes en ligne, telles que la vigne. Ils sont caractérisés par un châssis entièrement ou partiellement surélevé, de telle sorte qu'ils peuvent circuler parallèlement aux lignes de culture avec les roues droites et gauches de part et d'autre d'une ou plusieurs lignes. Ils sont conçus pour porter ou actionner des outils qui peuvent être fixés à l'avant, entre les essieux, à l'arrière ou sur une plate-forme. Lorsque le tracteur est en position de travail, la garde au sol mesurée dans le plan vertical des lignes de cultures est supérieure à 1 000 mm. Lorsque la hauteur du centre de gravité du tracteur mesurée par rapport au sol et en utilisant des pneumatiques de monte normale, divisée par la moyenne des voies minimales de l'ensemble des essieux, est supérieure à 0,90, la vitesse maximale par construction ne doit pas dépasser 30 km/h;
7. la «catégorie T4.2» (tracteurs de grande largeur), qui comprend les tracteurs se caractérisant par leurs dimensions importantes, plus spécialement destinés à travailler dans de grandes surfaces agricoles;
8. la «catégorie T4.3» (tracteurs à basse garde au sol), qui comprend les tracteurs à quatre roues motrices, dont les engins interchangeables sont destinés à l'usage agricole ou forestier, se caractérisant par un châssis porteur, équipés d'une ou plusieurs prises de force, et avec une masse techniquement admissible non supérieure à 10 tonnes, dont le

rapport entre cette masse et la masse maximale à vide en ordre de marche est inférieur à 2,5 et dont le centre de gravité mesuré par rapport au sol en utilisant des pneumatiques de monte normale est inférieur à 850 mm;

9. la «catégorie T5», qui comprend les tracteurs à roues dont la vitesse maximale par construction est supérieure à 40 km/h;
10. la «catégorie C», qui comprend les tracteurs à chenilles dont le mouvement est assuré par des chenilles ou par une combinaison de roues et de chenilles, et dont les sous-catégories sont définies par analogie à celles de la catégorie T;
11. la «catégorie R», qui comprend les remorques; chaque catégorie de remorque décrite aux points 12 à 15 est également indiquée d'une lettre «a» ou «b», en fonction de la vitesse pour laquelle la remorque a été conçue:
 - a) «a» pour les remorques conçues pour une vitesse inférieure ou égale à 40 km/h,
 - b) «b» pour les remorques conçues pour une vitesse supérieure à 40 km/h;
12. la «catégorie R1», qui comprend les remorques dont la somme des masses techniquement admissibles par essieu est inférieure ou égale à 1 500 kg;
13. la «catégorie R2», qui comprend les remorques dont la somme des masses techniquement admissibles par essieu est supérieure à 1 500 kg et inférieure ou égale à 3 500 kg;
14. la «catégorie R3», qui comprend les remorques dont la somme des masses techniquement admissibles par essieu est supérieure à 3 500 kg et inférieure ou égale à 21 000 kg;
15. la «catégorie R4», qui comprend les remorques dont la somme des masses techniquement admissibles par essieu est supérieure à 21 000 kg;
16. la «catégorie S», qui comprend les engins interchangeables tractés.

Chaque catégorie d'engin interchangeable tracté est indiquée d'une lettre «a» ou «b» en fonction de la vitesse pour laquelle l'engin a été conçu:

- «a» pour les engins interchangeables tractés conçus pour une vitesse inférieure ou égale à 40 km/h,
 - «b» pour les engins interchangeables tractés conçus pour une vitesse supérieure à 40 km/h;
17. la «catégorie S1», qui comprend les engins interchangeables tractés dont la somme des masses techniquement admissibles par essieu est inférieure ou égale à 3 500 kg;

18. la «catégorie S2», qui comprend les engins interchangeables tractés dont la somme des masses techniquement admissibles par essieu est supérieure à 3 500 kg;
19. la «catégorie U», qui comprend les machines définies dans la directive 2006/42/CE, qui sont automotrices et sont destinées à être utilisées en agriculture ou en sylviculture.

CHAPITRE II OBLIGATIONS GÉNÉRALES

Article 5 Autorités nationales

1. Les États membres mettent en place et désignent les autorités nationales compétentes pour les questions relatives à la réception et notifient cette mise en place ou cette désignation à la Commission conformément à l'article 53.

L'acte de notification des autorités compétentes en matière de réception comprend leur nom, leur adresse, y compris l'adresse électronique, ainsi que leur domaine de compétence.

2. Les autorités compétentes en matière de réception veillent à ce que les constructeurs demandant une réception satisfassent aux obligations qui leur incombent en vertu du présent règlement.
3. Les autorités compétentes en matière de réception ne réceptionnent que les véhicules, les systèmes, les composants ou les entités techniques conformes aux exigences du présent règlement.
4. Les autorités compétentes en matière de réception n'immatriculent ou n'autorisent la vente ou la mise en service que pour des véhicules, des composants et des entités techniques conformes aux exigences du présent règlement. Ils ne peuvent interdire, restreindre ou entraver l'immatriculation, la vente, la mise en service ou la circulation sur route de véhicules, de composants ou d'entités techniques, pour des motifs liés à des aspects de leur construction et de leur fonctionnement couverts par le présent règlement, s'ils répondent aux exigences de celui-ci.

Article 6 Obligations générales des constructeurs

1. Le constructeur est responsable, vis-à-vis de l'autorité compétente en matière de réception, de tous les aspects du processus de réception et de la conformité de la production, qu'il soit ou non directement associé à toutes les étapes de la construction d'un véhicule, d'un système, d'un composant ou d'une entité technique.

2. Dans le cas d'une réception par type multiétape, chaque constructeur est responsable de la réception et de la conformité de la production des systèmes, des composants ou des entités techniques ajoutés lors de l'étape de construction du véhicule dont il est chargé. Le constructeur qui modifie des composants ou des systèmes déjà réceptionnés lors d'étapes précédentes est responsable de la réception et de la conformité de la production de ces composants et systèmes.
3. Tout constructeur qui modifie un véhicule incomplet d'une manière qui amène à le classer dans une autre catégorie de véhicule, de telle sorte que les exigences juridiques déjà vérifiées à un stade antérieur du processus de réception ont changé, est également responsable de la conformité avec ces exigences.
4. Aux fins du présent règlement, tout constructeur établi en dehors de l'Union désigne un mandataire unique établi dans l'Union pour le représenter auprès des autorités compétentes en matière de réception.

Toute mention du constructeur est à lire comme faisant référence au constructeur ou à son mandataire.

CHAPITRE III EXIGENCES DE FOND

Article 7

Exigences en matière de sécurité routière

1. Les constructeurs veillent à ce que les véhicules soient conçus, construits et assemblés de façon à minimiser le risque de blessure pour les occupants et les autres usagers de la route.
2. Les constructeurs veillent à ce que les véhicules, systèmes, composants et entités techniques soient conformes aux exigences applicables définies dans le présent règlement, notamment en ce qui concerne:
 - a) l'intégrité de la structure du véhicule;
 - b) les systèmes d'aide à la conduite, y compris la direction, les systèmes de freinage, y compris d'antiblocage des roues, et les systèmes de contrôle électronique de stabilité;
 - c) les systèmes procurant au conducteur visibilité et informations sur l'état du véhicule et l'espace environnant, y compris les vitres, les rétroviseurs ou antévisseurs et les systèmes d'information du conducteur;
 - d) les systèmes d'éclairage du véhicule;

- e) les systèmes de protection des occupants du véhicule, y compris les aménagements intérieurs, les appuie-têtes, les ceintures de sécurité, les portières;
 - f) l'extérieur du véhicule et les accessoires;
 - g) la compatibilité électromagnétique;
 - h) les avertisseurs sonores;
 - i) les systèmes de chauffage;
 - j) les dispositifs de protection contre une utilisation non autorisée;
 - k) les systèmes d'identification du véhicule;
 - l) les masses et dimensions;
 - m) la sécurité électrique;
 - n) les dispositifs de protection arrière;
 - o) la protection latérale;
 - p) les plates-formes de chargement;
 - q) les dispositifs de remorquage et de marche arrière;
 - r) les commandes;
 - s) les pneumatiques;
 - t) les systèmes antiprojection.
3. Les exigences visées aux paragraphes 1 et 2 s'appliquent aux véhicules et aux systèmes, composants et entités techniques destinés à ces véhicules, dans la mesure où il est spécifié que ces exigences sont applicables à la catégorie de véhicule concernée visée à l'article 4.
4. Le pouvoir d'adopter, conformément à l'article 57, un acte délégué définissant les exigences techniques détaillées, y compris les procédures d'essai et les valeurs limites, le cas échéant, en ce qui concerne les éléments visés au paragraphe 2, de manière à garantir un niveau élevé de sécurité routière, est délégué à la Commission.

Article 8
Exigences en matière de sécurité au travail

1. Les constructeurs veillent à ce que les véhicules soient conçus, construits et assemblés de façon à minimiser le risque de blessure pour les personnes qui travaillent dans ou avec le véhicule.
2. Les constructeurs veillent à ce que les véhicules, systèmes, composants et entités techniques soient conformes aux exigences applicables définies dans le présent règlement, notamment en ce qui concerne:
 - a) les systèmes de protection contre le renversement (ci-après désignés par l'acronyme anglais «ROPS»);
 - b) les systèmes de protection contre la chute d'objets (ci-après désignés par l'acronyme anglais «FOPS»);
 - c) les sièges de passagers;
 - d) les niveaux sonores intérieurs;
 - e) le siège du conducteur;
 - f) l'espace de manœuvre et l'accès au poste de conduite;
 - g) les prises de force;
 - h) la protection des éléments moteurs;
 - i) les points d'ancrage des ceintures de sécurité;
 - j) les ceintures de sécurité;
 - k) la protection du conducteur contre la pénétration d'objets (ci-après désignée par l'acronyme anglais «OPS»);
 - l) la protection du conducteur contre les substances dangereuses;
 - m) le manuel d'utilisation.
3. Les exigences visées aux paragraphes 1 et 2 s'appliquent aux véhicules et aux systèmes, composants et entités techniques destinés à ces véhicules, dans la mesure où il est spécifié dans le présent règlement que ces exigences sont applicables à la catégorie de véhicule concernée.
4. Le pouvoir d'adopter, conformément à l'article 57, un acte délégué définissant les exigences techniques détaillées, y compris les procédures d'essai et les valeurs limites,

le cas échéant, en ce qui concerne les éléments visés au paragraphe 2, de manière à garantir un niveau élevé de sécurité au travail, est délégué à la Commission.

Article 9

Exigences en matière de performance environnementale

1. Les constructeurs veillent à ce que les véhicules soient conçus, construits et assemblés de façon à minimiser leur incidence sur l'environnement.
2. Les constructeurs veillent à ce que les véhicules, systèmes, composants et entités techniques soient conformes aux exigences applicables définies dans le présent règlement, notamment en ce qui concerne:
 - a) les émissions de polluants;
 - b) le niveau sonore extérieur.
3. Les valeurs limites, procédures et prescriptions d'essai spécifiques concernant les émissions de polluants définies pour les engins mobiles par la directive 97/68/CE³⁵ s'appliquent.
4. Les exigences visées aux paragraphes 1 et 2 s'appliquent aux véhicules et aux systèmes, composants et entités techniques destinés à ces véhicules, dans la mesure où il est spécifié dans le présent règlement que ces exigences sont applicables à la catégorie de véhicule concernée.
5. Le pouvoir d'adopter, conformément à l'article 57, un acte délégué définissant les exigences techniques détaillées, y compris les procédures d'essai et les valeurs limites, le cas échéant, en ce qui concerne le niveau sonore extérieur visé au paragraphe 2, point b), ainsi que le montage de moteurs autorisés sur un véhicule et les dispositions connexes en matière de souplesse selon les dispositions du paragraphe 2, point a), et du paragraphe 3, de manière à garantir un niveau élevé de performance environnementale, est délégué à la Commission.

³⁵ JO L 59 du 27.2.1998, p. 1.

CHAPITRE IV

PROCÉDURES DE RÉCEPTION UE PAR TYPE

Article 10

Procédures pour la réception UE par type de l'ensemble du véhicule

1. Le constructeur peut opter pour l'une des procédures suivantes:
 - a) la réception par type par étapes;
 - b) la réception par type en une seule étape;
 - c) la réception par type mixte;
 - d) la réception multiétape.
2. La réception par type par étapes est une procédure de réception des véhicules qui consiste en la collecte, par étapes, de l'ensemble des fiches de réception UE pour les systèmes, les composants et les entités techniques en rapport avec le véhicule et qui, à l'étape finale, donne lieu à la réception de l'ensemble du véhicule.

La réception par type en une seule étape est une procédure qui consiste en la réception de l'ensemble d'un véhicule en une seule opération.

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

La réception par type multiétape est la procédure par laquelle une ou plusieurs autorités compétentes en matière de réception certifient qu'un type de véhicule incomplet ou complété, selon son état d'achèvement, satisfait aux dispositions administratives et aux exigences techniques applicables du présent règlement.
3. La réception par type multiétape est accordée pour un type de véhicule incomplet ou complété conforme aux informations contenues dans le dossier constructeur et qui satisfait aux exigences techniques établies par les actes applicables visés à l'annexe I, en fonction de l'état d'achèvement du véhicule.
4. La réception par type en ce qui concerne la dernière étape d'achèvement du véhicule n'est accordée qu'après que l'autorité compétente en matière de réception a vérifié que la ou les réceptions par type délivrées pour le véhicule incomplet certifient que le type de véhicule réceptionné en définitive satisfait à l'ensemble des exigences techniques applicables à la date de délivrance de la réception par type du véhicule complété et pour la catégorie de véhicule concernée.

5. Le choix de la procédure de réception est sans incidence sur les exigences réglementaires applicables auxquelles le type de véhicule réceptionné doit satisfaire à la date de délivrance de la réception par type de l'ensemble du véhicule.
6. Des compétences d'exécution sont conférées à la Commission, à l'article 54, en vue de la fixation de modèles en ce qui concerne les modalités détaillées des procédures de réception par type.

Article 11

Demande de réception par type

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

Article 12

Informations devant figurer dans la demande de réception par type

1. La fiche de renseignements, telle que spécifiée dans la législation d'exécution, détermine les informations à fournir par le demandeur.

Le demandeur communique un dossier constructeur à l'autorité compétente en matière de réception. Le dossier constructeur contient la fiche de renseignements, ainsi que l'ensemble des données, des dessins, des photographies et autres informations qui y sont demandées. Ces informations peuvent être remises sur papier ou en version électronique.

Des compétences d'exécution sont conférées à la Commission, à l'article 54, en vue de la fixation de modèles en ce qui concerne la fiche de renseignements et le dossier constructeur.

2. En introduisant sa demande de réception par type, le constructeur opte pour une des procédures prévues à l'article 10, paragraphe 1, points a) à d), et communique le dossier constructeur.

Article 13

Exigences spécifiques concernant les informations devant figurer dans la demande de réception par type, selon la procédure choisie

1. Toute demande de réception par type par étapes est accompagnée du dossier constructeur, ainsi que de la série complète des fiches de réception par type requises au

titre de chacun des différents actes applicables, ainsi que des règlements de la CEE-ONU ou des codes de l'OCDE visés à l'annexe I.

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

2. Toute demande de réception par type en une seule étape est accompagnée du dossier constructeur, qui contient les informations requises au titre des actes visés à l'annexe I.
3. Dans le cas de la réception par type mixte, le dossier constructeur est accompagné d'une ou de plusieurs fiches de réception par type requises au titre de chacun des différents actes applicables, ainsi que des règlements de la CEE-ONU ou des codes de l'OCDE visés à l'annexe I et comporte, dans la mesure où aucune fiche de réception par type n'est présentée, les informations requises par les mesures d'exécution du présent règlement, en liaison avec les actes visés à l'annexe I.
4. Sans préjudice des paragraphes 1, 2 et 3, les informations suivantes sont fournies aux fins de la réception par type multiétape:
 - a) lors de la première étape, les parties du dossier constructeur et les fiches de réception UE par type exigées pour un véhicule complet correspondant à l'état de construction du véhicule de base;
 - b) lors de la deuxième étape et des étapes suivantes, les parties du dossier constructeur et les fiches de réception UE par type correspondant au stade de la construction en cours, ainsi qu'un exemplaire de la fiche de réception UE par type du véhicule émise à l'étape de construction précédente; le constructeur fournit en outre une description détaillée et exhaustive des modifications ou des compléments éventuels qu'il a apportés au véhicule.

Les informations mentionnées aux points a) et b) peuvent être communiquées selon les dispositions du paragraphe 2.

5. L'autorité compétente en matière de réception peut, par une demande motivée, inviter le constructeur à fournir toutes les informations complémentaires nécessaires pour prendre une décision concernant les essais requis ou pour faciliter la réalisation de ces essais.

Article 14

Procédure à suivre aux fins de la réception UE par type de systèmes, de composants ou d'entités techniques

Le constructeur introduit la demande auprès de l'autorité compétente en matière de réception.

Une seule demande peut être déposée pour un type donné de système, de composant ou d'entité technique et elle ne peut être introduite que dans un seul État membre.

Une demande distincte doit être introduite pour chaque type à réceptionner.

CHAPITRE V

DÉROULEMENT DES PROCÉDURES DE RÉCEPTION UE PAR TYPE

Article 15 *Dispositions générales*

1. Les autorités compétentes en matière de réception ne délivrent une réception UE par type qu'après avoir vérifié que les procédures concernant la conformité de la production visées à l'article 19 ont été mises en œuvre et que le type de véhicule, de système, de composant ou d'entité technique est conforme aux exigences qui lui sont applicables.
2. Toute réception UE par type est accordée conformément aux articles 16 et 17.
3. Si une autorité compétente en matière de réception estime qu'un type de véhicule, de système, de composant ou d'entité technique, bien que satisfaisant aux dispositions requises, risque de compromettre gravement la sécurité routière ou nuit gravement à l'environnement ou à la santé publique, ou, dans le cas des tracteurs, présente un risque grave pour la sécurité au travail, elle peut refuser d'accorder la réception UE par type. Dans ce cas, elle envoie immédiatement à ses homologues des autres États membres et à la Commission un dossier détaillé motivant sa décision et fournissant la preuve de ses constatations.
4. Les fiches de réception UE par type sont numérotées selon un système harmonisé.
5. Dans un délai de 20 jours ouvrables, l'autorité compétente en matière de réception envoie à ses homologues des autres États membres un exemplaire de la fiche de réception UE, accompagnée de ses annexes, pour chaque type de véhicule pour lequel elle a octroyé une réception. Un fichier électronique peut remplacer la copie papier.
6. L'autorité compétente en matière de réception informe sans tarder ses homologues des autres États membres de sa décision de refuser ou de retirer la réception d'un véhicule, ainsi que des motifs de cette décision.
7. Tous les trois mois, l'autorité compétente en matière de réception envoie à ses homologues des autres États membres une liste des réceptions UE par type de systèmes, de composants ou d'entités techniques qu'elle a octroyées, modifiées, refusées ou retirées au cours de la période précédente.

8. Lorsqu'un homologue d'un autre État membre le demande, l'autorité compétente en matière de réception qui a accordé la réception UE par type lui envoie, dans un délai de 20 jours ouvrables à compter de la réception d'une telle demande, un exemplaire de la fiche de réception UE en question, accompagnée de ses annexes. Un fichier électronique peut remplacer la copie papier.
9. Si la Commission l'y invite, l'autorité compétente en matière de réception envoie également à celle-ci les informations décrites aux paragraphes 5 à 8 ci-dessus.
10. L'autorité compétente en matière de réception constitue un dossier de réception, comprenant le dossier constructeur, accompagné des rapports d'essais et de tous les autres documents que le service technique ou l'autorité compétente en matière de réception ont joints au dossier constructeur dans l'exercice de leurs fonctions. Le dossier constructeur comporte un index, qui détaille le contenu du dossier de réception selon une numérotation ou un marquage permettant de localiser facilement chaque page, ce document étant présenté de telle manière qu'il répertorie les étapes successives de la gestion de la réception UE par type, notamment les dates des révisions et des mises à jour.

Article 16

Dispositions spécifiques concernant la fiche de réception

1. La fiche de réception comporte, en annexes, les documents suivants:
 - a) le dossier de réception visé à l'article 15;
 - b) les résultats d'essais;
 - c) les nom et spécimen de signature de la ou des personnes habilitées à signer les certificats de conformité, ainsi qu'une indication de leur fonction dans la société.
2. La fiche de réception est établie sur la base du modèle prévu par l'acte d'exécution relevant du présent règlement.
3. Pour tout type de véhicule, l'autorité compétente en matière de réception:
 - a) remplit toutes les rubriques correspondantes de la fiche de réception UE, y compris la fiche des résultats d'essais qui y est annexée, conformément au modèle de fiche de réception prévu par l'acte d'exécution relevant du présent règlement;
 - b) dresse l'index du dossier de réception;
 - c) envoie sans tarder la fiche remplie, accompagnée de ses annexes, au demandeur.
4. Dans le cas d'une réception UE par type dont la validité, en application de l'article 26, fait l'objet de restrictions ou pour laquelle il a été dérogé à certaines dispositions des actes en vigueur, la fiche de réception UE mentionne ces restrictions ou dérogations.

5. Lorsque le constructeur opte pour la réception par type mixte, l'autorité compétente en matière de réception indique, dans la fiche de renseignements, les références des rapports d'essais, établis au titre d'actes réglementaires, pour lesquels aucune fiche de réception UE n'est disponible. Des compétences d'exécution sont conférées à la Commission, à l'article 54, en vue de la fixation d'un modèle pour le document en question.
6. Lorsque le constructeur opte pour la procédure de réception par type en une seule étape, l'autorité compétente en matière de réception dresse la liste des exigences ou actes applicables et joint cette liste à la fiche de réception UE. Des compétences d'exécution sont conférées à la Commission, à l'article 54, en vue de la fixation d'un modèle pour la liste en question.

Article 17

Dispositions spécifiques relatives aux systèmes, aux composants ou aux entités techniques

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

Dans de tels cas, la fiche de réception UE par type mentionne toute restriction d'utilisation éventuelle et indique les conditions particulières de montage.

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

Article 18
Essais requis pour la réception UE par type

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

Les procédures d'essai ainsi que les équipements et outils spécifiques nécessaires pour réaliser ces essais sont décrits dans les actes concernés.

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

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

4. Des méthodes virtuelles d'essai peuvent être utilisées en remplacement des procédures d'essai visées au paragraphe 1 en accord avec l'autorité compétente en matière de réception, à la demande du constructeur, en ce qui concerne les exigences prévues par les actes délégués adoptés au titre du présent règlement.
5. Les méthodes virtuelles d'essai respectent les conditions fixées dans les actes délégués adoptés au titre du présent règlement.
6. Le pouvoir d'adopter, conformément à l'article 57, un acte délégué définissant les exigences pour lesquelles des essais virtuels peuvent être réalisés, ainsi que les conditions dans lesquelles de tels essais virtuels doivent être effectués pour garantir que les résultats obtenus selon ces méthodes soient aussi significatifs que ceux découlant d'essais physiques, est délégué à la Commission.

Article 19
Mesures relatives à la conformité de la production

1. L'autorité compétente en matière de réception qui accorde une réception UE par type prend les mesures nécessaires en vue de vérifier, le cas échéant en coopération avec ses homologues des autres États membres, si les mesures adéquates ont été prises pour garantir que les véhicules, systèmes, composants ou, selon le cas, entités techniques produits sont conformes au type réceptionné.

2. L'autorité compétente en matière de réception qui a accordé une réception UE par type prend les mesures nécessaires en ce qui concerne cette réception en vue de vérifier, le cas échéant en coopération avec ses homologues des autres États membres, si les mesures visées au paragraphe 1 restent adéquates et si les véhicules, systèmes, composants ou, selon le cas, entités techniques produits demeurent conformes au type réceptionné.

Les vérifications visant à garantir que les véhicules, systèmes, composants ou entités techniques sont conformes au type réceptionné sont limitées aux procédures établies par les actes d'exécution relevant du présent règlement. À cette fin, l'autorité compétente en matière de réception de l'État membre qui a procédé à la réception UE par type peut effectuer toutes les vérifications ou tous les essais prescrits en rapport avec l'exigence réglementaire concernée par la réception UE par type, sur des échantillons prélevés dans les locaux du constructeur, y compris les installations de production.

3. Lorsqu'une autorité compétente en matière de réception qui a procédé à une réception UE par type constate que les mesures visées au paragraphe 1 ne sont pas appliquées, s'écartent sensiblement des mesures et des plans de contrôle approuvés, ne sont plus appliquées ou ne sont plus jugées adéquates, bien que la production n'ait pas pris fin, ladite autorité prend les mesures nécessaires afin de garantir que la procédure en matière de conformité de la production est correctement suivie ou procède au retrait de la réception par type.

CHAPITRE VI

MODIFICATION DES RÉCEPTIONS UE PAR TYPE

Article 20 *Dispositions générales*

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

Cette autorité compétente décide, conformément aux règles définies dans le présent chapitre, de la procédure à suivre.

Si nécessaire, il peut être décidé, en consultation avec le constructeur, qu'une nouvelle réception UE par type ou une nouvelle réception individuelle doit être accordée.

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

Les procédures visées à l'article 19 ne s'appliquent que si, sur la base de ces inspections ou essais, l'autorité compétente a conclu que les exigences pour la réception UE par type continuaient d'être satisfaites.

Article 21

Dispositions spécifiques relatives aux véhicules, aux systèmes, aux composants ou aux entités techniques

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

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

2. La modification est considérée comme une «extension» si, outre les dispositions du paragraphe 1,
 - a) de nouvelles inspections ou de nouveaux essais sont nécessaires;
 - b) une des informations consignées sur la fiche de réception UE par type, à l'exception de ses annexes, a été modifiée;
 - c) de nouvelles prescriptions entrent en vigueur au titre de l'un des actes applicables au type de véhicule, au système, au composant ou à l'entité technique ayant fait l'objet de la réception.

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

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

Article 22

Délivrance et notification des modifications

1. Dans le cas d'une extension, toutes les rubriques correspondantes de la fiche de réception UE par type, ses annexes et l'index du dossier de réception sont mis à jour. La fiche mise à jour et ses annexes sont délivrées au demandeur sans tarder.

2. Dans le cas d'une révision, les documents révisés ou la version consolidée et mise à jour, selon le cas, y compris l'index révisé du dossier de réception, sont délivrés sans tarder au demandeur par l'autorité compétente en matière de réception.
3. L'autorité compétente en matière de réception notifie toute modification apportée aux réceptions UE par type à ses homologues des autres États membres conformément aux procédures prévues à l'article 15.

CHAPITRE VII

VALIDITÉ DE LA RÉCEPTION UE PAR TYPE

Article 23 *Expiration de la validité*

1. Les réceptions UE par type sont délivrées pour une durée illimitée.
2. La validité de la réception UE par type d'un véhicule expire dans chacun des cas suivants:
 - a) de nouvelles prescriptions d'un acte applicable au type de véhicule réceptionné deviennent obligatoires pour l'immatriculation, la vente ou la mise en service de véhicules neufs et il n'est pas possible d'actualiser en conséquence la réception par type;
 - b) la production du véhicule réceptionné est arrêtée de manière définitive et volontaire;
 - c) la validité de la réception par type arrive à son terme en vertu d'une restriction particulière conformément à l'article 26.
3. Lorsqu'une seule variante d'un type déterminé ou une version d'une variante perd sa validité, la perte de validité de la réception UE par type du véhicule en question se limite à cette variante ou version spécifique.
4. Lorsque la production d'un type de véhicule donné est définitivement arrêtée, le constructeur le notifie à l'autorité compétente qui a accordé la réception UE par type pour ce véhicule.

Lorsqu'elle reçoit cette notification, l'autorité en informe ses homologues des autres États membres dans un délai de 20 jours ouvrables.
5. Sans préjudice du paragraphe 4, lorsque la validité de la réception UE par type d'un véhicule est sur le point d'expirer, le constructeur le fait savoir à l'autorité compétente qui a accordé la réception UE par type.

L'autorité compétente en matière de réception communique sans tarder toutes les informations utiles à ses homologues des autres États membres pour permettre, s'il y a lieu, l'application de l'article 34.

Cette communication inclut notamment la date de fabrication ainsi que le numéro d'identification du dernier véhicule produit.

CHAPITRE VIII

CERTIFICAT DE CONFORMITÉ ET MARQUAGE

Article 24

Certificat de conformité

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

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

2. Le constructeur utilise le modèle de certificat de conformité prévu par les mesures d'exécution conformément à l'article 54.
3. À moins qu'il n'en ait été convenu différemment avec l'acheteur du véhicule, le certificat de conformité est rédigé dans une langue officielle de l'État membre où le véhicule est acheté.
4. Le certificat de conformité est conçu de manière à exclure toute falsification. À cette fin, le papier utilisé est protégé soit par des représentations graphiques en couleur, soit par un filigrane correspondant à la marque d'identification du constructeur.
5. Le certificat de conformité est entièrement rempli et ne prévoit pas d'autres restrictions concernant l'utilisation du véhicule que celles spécifiées dans un acte réglementaire.
6. Dans le cas d'un véhicule incomplet ou complété, le constructeur indique, à la page 2 du certificat de conformité, uniquement les éléments qui ont été ajoutés ou modifiés au stade actuel de la réception, et, le cas échéant, annexe au certificat tous les certificats de conformité qui ont été délivrés au stade antérieur.
7. Le certificat de conformité, tel que décrit dans l'acte d'exécution du présent règlement pour les véhicules réceptionnés conformément aux dispositions de l'article 26, paragraphe 2, comporte dans son intitulé la mention «Pour les véhicules

complets/complétés, réceptionnés par type en application de l'article 26 du règlement [...] [*le présent règlement*] (réception provisoire)».

8. Le certificat de conformité, tel que décrit dans l'acte d'exécution, pour les véhicules réceptionnés par type conformément à l'article 28, comporte dans son intitulé la mention «Pour les véhicules complets/complétés, réceptionnés par type en petites séries» et, tout près de cette mention, l'année de production suivie d'un numéro de séquence, compris entre 1 et la limite indiquée dans le tableau de l'annexe II, partie 1, identifiant, pour chaque année de production, la position du véhicule dans la production attribuée à l'année concernée.
9. Sans préjudice du paragraphe 1, le constructeur peut transmettre les données ou informations figurant dans le certificat de conformité par voie électronique à l'autorité d'immatriculation de l'État membre.
10. Le constructeur est seul habilité à délivrer un duplicata du certificat de conformité. La mention «duplicata» doit apparaître clairement sur le recto de tout duplicata.

Article 25

Marque de réception par type

1. Le fabricant d'un composant ou d'une entité technique faisant ou non partie d'un système appose, sur chaque composant ou entité technique fabriqué conformément au type réceptionné, la marque de réception par type requise par l'acte délégué correspondant adopté en vertu du présent règlement, le règlement de la CEE-ONU ou le code de l'OCDE correspondant.
2. Lorsque l'apposition d'une marque de réception par type n'est pas requise, le fabricant appose au moins sa marque de fabrique ou de commerce, ainsi que le numéro du type et un numéro d'identification.
3. La marque de réception UE par type reproduit le modèle défini dans la législation d'exécution du présent règlement.

CHAPITRE IX

DÉROGATIONS ET INCOMPATIBILITÉ DE TECHNOLOGIES OU DE CONCEPTS NOUVEAUX AVEC LES ACTES DÉLÉGUÉS OU LES RÈGLEMENTS DE LA CEE-ONU

Article 26

Dérogations pour des technologies ou des concepts nouveaux

1. Le constructeur peut demander une réception UE par type pour un type de système, de composant ou d'entité technique incorporant de nouvelles technologies ou de nouveaux concepts qui sont incompatibles avec un ou plusieurs actes ou exigences énumérés à l'annexe I.
2. L'autorité compétente accorde la réception UE par type visée au paragraphe 1 si toutes les conditions suivantes sont remplies:
 - a) la demande mentionne les raisons pour lesquelles les technologies ou les concepts en question rendent le système, le composant ou l'entité technique incompatible avec les exigences en cause;
 - b) la demande décrit les conséquences pour la sécurité et l'environnement de la nouvelle technologie et les mesures prises pour garantir que, par comparaison avec les exigences auxquelles il est demandé de déroger, un niveau au moins équivalent de sécurité et de protection de l'environnement est assuré;
 - c) des descriptions et résultats d'essais prouvant que la condition visée au point b) est satisfaite sont présentés.
3. Dans l'attente de la décision de la Commission sur l'autorisation, l'autorité compétente peut accorder une réception provisoire, valable uniquement sur le territoire de l'État membre concerné, pour un type de véhicule couvert par la dérogation sollicitée. L'autorité compétente en matière de réception en informe la Commission et les autres États membres sans tarder au moyen d'un dossier contenant les informations visées au paragraphe 2.
4. D'autres autorités compétentes en matière de réception peuvent décider d'accepter la réception provisoire visée au paragraphe 3 sur leur territoire.
5. L'octroi d'une dérogation pour de nouvelles technologies ou de nouveaux concepts est soumis à l'autorisation de la Commission conformément à la procédure visée à l'article 55, paragraphe 2.

6. Le cas échéant, la décision concernant l'autorisation précise également si sa validité fait l'objet de restrictions. Dans tous les cas, la durée de validité de la réception ne peut pas être inférieure à 36 mois.

Si la Commission décide de ne pas donner son autorisation, l'autorité compétente en matière de réception informe immédiatement le détenteur de la réception provisoire par type visée au paragraphe 3 que ladite réception sera révoquée six mois après la date de la décision de la Commission.

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

Article 27
Action requise

1. Lorsque la Commission a autorisé l'octroi d'une dérogation conformément à l'article 26, elle prend immédiatement toutes les mesures nécessaires pour adapter les actes délégués ou les exigences concernées au progrès technologique.

Lorsque la dérogation au titre de l'article 26 a trait à un règlement de la CEE-ONU, la Commission propose un amendement du règlement de la CEE-ONU concerné selon la procédure applicable au titre de l'accord de 1958 révisé.

2. Dès que les actes ou exigences concernés ont été modifiés, toute restriction se rapportant à la dérogation est levée.

Si les mesures nécessaires pour adapter les actes délégués ou les exigences n'ont pas été prises, la validité de la dérogation peut être prolongée, à la demande de l'État membre qui a accordé la réception, par une décision de la Commission adoptée selon la procédure visée à l'article 55, paragraphe 2.

CHAPITRE X

VÉHICULES PRODUITS EN PETITES SÉRIES

Article 28
Réception nationale par type de petites séries

1. Le constructeur peut demander une réception nationale d'un type de véhicule produit en petites séries, dans les limites quantitatives indiquées à l'annexe II, partie 1.

Pour une telle réception, l'autorité nationale peut, si elle a des motifs raisonnables de le faire, dispenser de l'application d'une ou de plusieurs des dispositions d'un ou de

plusieurs des actes énumérés à l'annexe I, pour autant qu'elle ait défini d'autres dispositions pour les remplacer.

2. Les dispositions de remplacement visées au paragraphe 1 doivent garantir un niveau de sécurité routière, de protection de l'environnement et de sécurité au travail qui est équivalent, dans toute la mesure du possible, à celui assuré par l'acte correspondant visé à l'annexe I.
3. Aux fins de la réception par type de véhicules au titre du présent article, les systèmes, composants ou entités techniques qui sont réceptionnés par type conformément aux actes énumérés à l'annexe I sont acceptés.
4. La fiche de réception par type précise la nature des dérogations accordées en application du paragraphe 1. Aux fins du présent article, la fiche de réception par type est établie conformément au modèle présenté dans la législation d'exécution mais ne porte pas l'entête «Fiche de réception UE par type de véhicule». Les fiches de réception par type sont numérotées conformément au présent règlement.
5. La validité de la réception par type est limitée au territoire de l'État membre dont l'autorité compétente en matière de réception a accordé la réception.
6. Toutefois, à la demande du constructeur, un exemplaire de la fiche de réception par type et de ses annexes est envoyé, par courrier recommandé ou par courrier électronique, aux autorités compétentes en matière de réception des États membres désignés par le constructeur.
7. Dans les 60 jours de la réception du courrier, les autorités compétentes en matière de réception des États membres désignés par le constructeur décident si elles acceptent ou non la réception par type. Elles communiquent officiellement cette décision à l'autorité compétente en matière de réception visée au premier alinéa.
8. Une réception par type ne peut être refusée à moins que l'autorité compétente en matière de réception n'ait de bonnes raisons de croire que les dispositions techniques en vertu desquelles le véhicule a été réceptionné ne sont pas équivalentes à ses propres dispositions.
9. Lorsqu'un demandeur qui souhaite vendre, immatriculer ou mettre en service un véhicule dans un autre État membre le sollicite, l'autorité compétente qui a accordé la réception lui fournit un exemplaire de la fiche de réception par type ainsi que du dossier de réception. L'autorité nationale autorise la vente, l'immatriculation ou la mise en service du véhicule en question, à moins qu'elle n'ait de bonnes raisons de croire que les dispositions techniques en vertu desquelles le véhicule a été réceptionné ne sont pas équivalentes à ses propres dispositions.

CHAPITRE XI

RÉCEPTIONS INDIVIDUELLES

Article 29

Réceptions individuelles

1. Une demande de réception individuelle est soumise par le constructeur ou par le propriétaire du véhicule. Elle peut également être soumise par une personne, établie dans la Communauté, qui agit au nom du constructeur ou du propriétaire du véhicule.
2. Dans la procédure de réception individuelle, les autorités compétentes en matière de réception certifient que le véhicule satisfait aux dispositions administratives et aux exigences techniques applicables.
3. Une réception individuelle s'applique à un véhicule particulier, qu'il soit unique ou non.
4. Les demandes de réception individuelle couvrent un maximum de 15 véhicules du même type.
5. Le présent article s'applique aux véhicules qui, au moment de la demande de réception individuelle, n'ont jamais obtenu l'autorisation administrative pour la mise en service, impliquant leur identification et l'émission d'un numéro d'immatriculation, y compris les immatriculations temporaires ou de courte durée et l'immatriculation professionnelle, n'ont jamais été mis en service ou ont été immatriculés ou mis en service pendant moins de six mois.

Article 30

Dérogations pour les réceptions individuelles

1. Une autorité compétente en matière de réception peut dispenser un véhicule de l'application d'un ou de plusieurs des actes énumérés à l'annexe I, pour autant que cette autorité établisse des dispositions de remplacement et qu'elle ait des motifs raisonnables d'accorder cette dérogation.

Les dispositions de remplacement doivent garantir un niveau de sécurité routière, de protection de l'environnement et de sécurité au travail qui est équivalent, dans toute la mesure du possible, à celui assuré par l'acte correspondant visé à l'annexe I.

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

3. Les autorités compétentes en matière de réception acceptent toute réception UE par type de système, de composant ou d'entité technique en lieu et place des dispositions de remplacement.
4. Les autorités compétentes en matière de réception accordent une réception individuelle si le véhicule est conforme à la description jointe à la demande et s'il satisfait aux exigences techniques applicables; elles délivrent sans tarder la fiche de réception individuelle.

La fiche de réception individuelle est établie selon le modèle de fiche de réception UE par type figurant à l'annexe V et contient au moins les renseignements nécessaires pour remplir la demande d'immatriculation prévue par la directive 1999/37/CE³⁶ du Conseil.

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

Article 31

Validité et acceptation de la réception individuelle

1. La validité de la réception individuelle est limitée au territoire de l'État membre qui l'a accordée.
2. Lorsqu'un demandeur souhaite vendre, immatriculer ou mettre en service dans un autre État membre un véhicule pour lequel une réception individuelle a été obtenue, l'autorité compétente qui a accordé la réception lui fournit, à sa demande, une déclaration mentionnant les dispositions techniques en vertu desquelles ledit véhicule a été réceptionné ainsi que toute information complémentaire indiquant en détail la nature des exigences techniques auxquelles ce véhicule particulier satisfait.
3. Dans le cas d'un véhicule pour lequel une réception individuelle a été accordée par une autorité compétente d'un État membre conformément aux dispositions de l'article 29, les autres États membres autorisent la vente, l'immatriculation ou la mise en service de ce véhicule à moins qu'ils n'aient de bonnes raisons de croire que les dispositions techniques en vertu desquelles le véhicule a été réceptionné ne sont pas équivalentes à leurs propres prescriptions.
4. À la demande du constructeur ou du propriétaire du véhicule, les autorités compétentes accordent une réception individuelle à tout véhicule qui satisfait aux dispositions du présent règlement. Dans ce cas de figure, les autorités compétentes acceptent la réception individuelle et autorisent la vente, l'immatriculation et la mise en service du véhicule.

³⁶ JO L 138 du 1.6.1999, p. 57.

Article 32
Dispositions spécifiques

1. Les dispositions du présent chapitre peuvent être appliquées aux véhicules qui ont fait l'objet d'une réception par type conformément au présent règlement et qui ont été modifiés avant leur première immatriculation ou mise en service.
2. La procédure prévue par le présent chapitre peut s'appliquer à un véhicule donné au cours des étapes successives de sa réalisation conformément à une procédure de réception par type multiétape.
3. La procédure prévue par le présent chapitre ne peut pas remplacer une étape intermédiaire dans le déroulement normal d'une procédure de réception par type multiétape et n'est donc pas applicable aux fins de l'obtention de la réception de première étape d'un véhicule.

CHAPITRE XII

IMMATRICULATION, VENTE ET MISE EN SERVICE

Article 33
Immatriculation, vente et mise en service de véhicules

1. Sans préjudice des dispositions des articles 36 et 37, les véhicules pour lesquels la réception UE par type de l'ensemble du véhicule est obligatoire ou pour lesquels le constructeur a obtenu cette réception par type en vertu du présent règlement ne sont immatriculés, vendus ou mis en service que s'ils sont accompagnés d'un certificat de conformité en cours de validité émis conformément à l'article 24.

Dans le cas de véhicules incomplets, la vente de ces véhicules est permise mais les autorités compétentes des États membres peuvent refuser l'immatriculation permanente et la mise en service tant que les véhicules restent incomplets.

2. En ce qui concerne les véhicules produits en petites séries, le nombre de véhicules immatriculés, vendus ou mis en service au cours d'une même année ne peut pas dépasser le nombre d'unités mentionné à l'annexe II, partie 1.
3. Le paragraphe 1 ne s'applique pas aux véhicules destinés à être utilisés par les forces armées, la protection civile, les services de lutte contre l'incendie ou les services responsables du maintien de l'ordre, ni aux véhicules réceptionnés par type conformément à l'article 28 ou à l'article 32.

Article 34

Immatriculation, vente et mise en service de véhicules de fin de série

1. Dans les limites indiquées à l'annexe II, partie 2, et dans les délais fixés au paragraphe 2, les véhicules conformes à un type de véhicule dont la réception UE par type n'est plus valide peuvent être immatriculés, vendus et mis en service.

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

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

Dans un délai de trois mois suivant la réception de la demande, les autorités compétentes concernées décident d'autoriser ou non l'immatriculation de ces véhicules sur leur territoire et, dans l'affirmative, du nombre d'unités concernées.

4. Les États membres veillent à ce que le nombre de véhicules à immatriculer ou à mettre en service dans le cadre de la procédure prévue au présent article soit efficacement contrôlé.
5. Le présent article s'applique uniquement à l'arrêt de production dû à l'expiration de la validité de la réception par type dans le cas visé à l'article 23, paragraphe 2, point a).

Article 35

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

1. Les composants ou entités techniques ne peuvent être vendus et mis en service que s'ils satisfont aux prescriptions des actes pertinents énumérés à l'annexe 1 et sont correctement marqués conformément à l'article 25.
2. Le paragraphe 1 ne s'applique pas dans le cas de composants ou d'entités techniques qui ont été spécialement fabriqués ou conçus pour des véhicules neufs ne relevant pas du présent règlement.

3. Par dérogation au paragraphe 1, les États membres peuvent permettre la vente et la mise en service de composants ou d'entités techniques qui ont été dispensés de l'application d'une ou de plusieurs dispositions du présent règlement en application de l'article 26 ou sont destinés à être montés sur des véhicules couverts par des réceptions accordées en vertu de l'article 28 ou de l'article 29 qui se rapportent au composant ou à l'entité technique en question.
4. Par dérogation au paragraphe 1 et sauf disposition contraire du présent règlement, les États membres peuvent permettre la vente et la mise en service de composants ou d'entités techniques destinés à être montés sur des véhicules pour lesquels, au moment de leur mise en service, une réception UE par type n'était requise ni en vertu du présent règlement, ni en vertu de la directive 2003/37/CE.

CHAPITRE XIII

CLAUSES DE SAUVEGARDE

Article 36

Véhicules, systèmes, composants ou entités techniques conformes au présent règlement

1. Si une autorité nationale considère que de nouveaux véhicules, systèmes, composants ou entités techniques compromettent gravement la sécurité routière ou nuisent fortement à l'environnement ou à la santé publique ou, dans le cas des tracteurs, présentent un risque grave pour la sécurité au travail, bien qu'ils respectent les exigences applicables ou soient marqués d'une façon adéquate, cette autorité nationale peut, pendant six mois au maximum, refuser d'immatriculer de tels véhicules ou d'autoriser la vente ou la mise en service sur son territoire de tels véhicules, composants ou entités techniques.

Dans de tels cas, l'autorité nationale concernée en informe immédiatement le constructeur, les autorités nationales des autres États membres et la Commission, en motivant sa décision et en indiquant en particulier si elle découle:

- a) de lacunes dans les actes applicables;
 - b) de l'application incorrecte des prescriptions en vigueur.
2. La Commission consulte les parties concernées dans les meilleurs délais, et notamment l'autorité compétente qui a accordé la réception par type, afin de préparer une décision.
 3. Lorsque les mesures visées au paragraphe 1 sont justifiées par des lacunes dans les actes applicables, la Commission prend les mesures suivantes:
 - a) s'il s'agit d'actes délégués, la Commission les modifie en conséquence;

- b) s'il s'agit de règlements de la CEE-ONU, la Commission propose les projets d'amendements devant être apportés aux règlements de la CEE-ONU concernés conformément à la procédure applicable au titre de l'accord de 1958 révisé.
4. Lorsque les mesures visées au paragraphe 1 sont justifiées par une application incorrecte des prescriptions en vigueur, la Commission prend les mesures appropriées pour assurer le respect de ces prescriptions par les autorités compétentes concernées. Les autorités compétentes en matière de réception de tous les États membres sont informées de ces mesures.

Article 37

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

1. Si de nouveaux véhicules, systèmes, composants ou entités techniques accompagnés d'un certificat de conformité ou portant une marque de réception ne sont pas conformes au type qu'elle a réceptionné, l'autorité nationale qui a accordé la réception UE par type prend les mesures nécessaires, y compris le retrait de la réception par type, pour faire en sorte que les véhicules, systèmes, composants ou entités techniques produits, selon le cas, soient mis en conformité avec le type réceptionné. Elle informe les autorités compétentes en matière de réception des autres États membres des mesures prises dans les 20 jours ouvrables.
2. Aux fins du paragraphe 1, les divergences constatées par rapport aux informations figurant sur la fiche de réception UE par type ou dans le dossier de réception sont considérées comme constituant un cas de non-conformité au type réceptionné. Un véhicule ne peut être considéré comme non conforme au type réceptionné lorsqu'une marge de tolérance est permise par les actes réglementaires applicables et que cette marge de tolérance est respectée.
3. Si une autorité nationale compétente en matière de réception d'un autre État membre établit que de nouveaux véhicules, composants ou entités techniques accompagnés d'un certificat de conformité ou portant une marque de réception ne sont pas conformes au type réceptionné, elle peut demander à l'autorité nationale ayant accordé la réception UE par type de vérifier si les véhicules, systèmes, composants ou entités techniques en production continuent d'être conformes au type réceptionné. À la réception d'une demande en ce sens, l'autorité nationale ayant accordé la réception UE par type prend les mesures qui s'imposent dans les meilleurs délais et, en tout état de cause, dans les 60 jours ouvrables suivant la date de la demande.
4. L'autorité compétente en matière de réception demande à l'autorité nationale ayant accordé la réception UE par type du système, du composant, de l'entité technique ou du véhicule incomplet de prendre les mesures nécessaires pour faire en sorte que les véhicules en production soient remis en conformité avec le type réceptionné dans les cas suivants:

- a) en ce qui concerne la réception UE par type de véhicule, lorsque la non-conformité d'un véhicule est due exclusivement à la non-conformité d'un système, d'un composant ou d'une entité technique;
- b) en ce qui concerne la réception par type multiétape, lorsque la non-conformité d'un véhicule complété est due exclusivement à la non-conformité d'un système, d'un composant ou d'une entité technique faisant partie intégrante du véhicule incomplet, ou du véhicule incomplet lui-même.

À la réception d'une demande en ce sens, l'autorité nationale concernée prend les mesures qui s'imposent dans les meilleurs délais et, en tout état de cause, dans les 60 jours ouvrables suivant la date de la demande, au besoin en coopération avec l'État membre qui a formulé la demande.

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

5. Les autorités compétentes en matière de réception s'informent mutuellement, dans un délai de 20 jours ouvrables, du retrait d'une réception UE par type et des motifs qui le justifient.
6. Si l'autorité nationale qui a accordé la réception UE par type conteste la non-conformité qui lui a été notifiée, les États membres concernés s'emploient à régler le différend. La Commission est tenue informée et procède, au besoin, aux consultations appropriées en vue de parvenir à régler le différend.

Article 38

Pièces et équipements qui présentent un risque important pour le bon fonctionnement de systèmes essentiels

1. La vente, l'offre de vente ou la mise en service de pièces ou d'équipements susceptibles de présenter un risque important pour le bon fonctionnement de systèmes essentiels pour la sécurité du véhicule ou sa performance environnementale est interdite, à moins qu'elle n'ait été autorisée par une autorité compétente en matière de réception conformément au paragraphe 4 et à l'article 39, paragraphes 1 et 2.

La Commission établit une liste de ces pièces ou équipements selon la procédure visée à l'article 57, en tenant compte des informations disponibles concernant:

- a) la gravité du risque pour la sécurité ou la performance environnementale des véhicules équipés des pièces ou des équipements en question;

- b) l'incidence sur les consommateurs et les fabricants de pièces et d'équipements de rechange de l'application éventuelle, au titre du présent article, d'une exigence d'autorisation pour les pièces et les équipements en question.
2. Le paragraphe 1 ne s'applique pas aux pièces et équipements d'origine, ni aux pièces et équipements qui ont été réceptionnés par type conformément aux dispositions de l'un des actes énumérés à l'annexe I, sauf si la réception porte sur d'autres aspects que ceux couverts au paragraphe 1.
 3. Le pouvoir d'adopter s'il y a lieu, conformément à l'article 57, un acte délégué identifiant les pièces et équipements visés au premier alinéa lorsqu'ils sont mis sur le marché est délégué à la Commission.
 4. La liste visée au paragraphe 1, deuxième alinéa, peut être actualisée et, si nécessaire, le modèle et le système de numérotation de la fiche visée au paragraphe 4 ainsi que les aspects liés à la procédure, aux exigences auxquelles ces pièces doivent satisfaire, au marquage, au conditionnement et aux essais appropriés peuvent être établis conformément à la procédure visée à l'article 57.
 5. Ces exigences peuvent être basées sur les actes énumérés à l'annexe I ou peuvent consister en une comparaison de la pièce ou de l'équipement avec les performances du véhicule d'origine, ou de l'une de ses pièces, le cas échéant. Dans ces cas, les exigences doivent assurer que les pièces ou équipements n'entravent pas le fonctionnement des systèmes qui sont essentiels pour la sécurité du véhicule ou sa performance environnementale.

Article 39

Pièces et équipements qui présentent un risque important pour le bon fonctionnement de systèmes essentiels – exigences connexes

1. Aux fins de l'application de l'article 38, paragraphe 1, premier alinéa, le fabricant de pièces ou d'équipements présente à l'autorité compétente en matière de réception un rapport d'essai établi par un service technique désigné, qui certifie que les pièces ou équipements pour lesquels une autorisation est demandée sont conformes aux exigences visées au paragraphe 3. Le fabricant ne peut introduire qu'une seule demande par type et par pièce et auprès d'une seule autorité compétente en matière de réception.

La demande mentionne les informations concernant le fabricant des pièces ou des équipements, le type, le numéro d'identification et le numéro des pièces ou des équipements pour lesquels une autorisation est demandée ainsi que le nom du constructeur du véhicule, le type de véhicule et, s'il y a lieu, les années de construction ou toute autre information permettant l'identification du véhicule sur lequel ces pièces ou équipements sont destinés à être montés.

Lorsque l'autorité compétente en matière de réception estime, compte tenu du rapport d'essai et des autres éléments de preuve, que les pièces ou équipements concernés

remplissent les exigences visées au paragraphe 3, elle délivre sans délai une fiche au fabricant. Celle-ci permet que les pièces ou équipements soient vendus, offerts à la vente ou montés sur des véhicules à l'intérieur de la Communauté, sous réserve de l'application du paragraphe 2, deuxième alinéa.

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

Le fabricant est tenu de garantir que les pièces et équipements sont produits et continuent à être produits dans le respect des conditions auxquelles la fiche a été délivrée.

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

Lorsque l'autorité compétente en matière de réception considère que les conditions d'octroi de l'autorisation ne sont plus remplies, elle demande au fabricant de prendre les mesures qui s'imposent pour garantir que les pièces ou équipements soient à nouveau conformes. Au besoin, cette autorité retire l'autorisation.

4. Tout désaccord entre les autorités compétentes en matière de réception d'États membres différents concernant les fiches visées au paragraphe 4 est signalé à la Commission. Celle-ci prend les mesures appropriées pour régler le désaccord et notamment, au besoin, requiert le retrait de l'autorisation après avoir consulté les autorités compétentes en matière de réception.

5. Tant que la liste visée au paragraphe 1, deuxième alinéa, n'a pas été établie, les États membres peuvent maintenir les dispositions nationales concernant les pièces et équipements susceptibles de compromettre le bon fonctionnement de systèmes essentiels pour la sécurité du véhicule ou sa performance environnementale.

Article 40 *Rappel de véhicules*

1. Lorsqu'un constructeur qui a obtenu une réception UE par type de l'ensemble d'un véhicule est obligé, conformément au règlement (CE) n° 765/2008³⁷, de rappeler des véhicules déjà vendus, immatriculés ou mis en service du fait:
 - qu'un système, un composant ou une entité technique montés sur le véhicule, qu'ils aient ou non été dûment réceptionnés conformément au présent règlement,

³⁷ JO L 218 du 13.8.2008, p. 30.

- ou qu'une pièce ne faisant pas l'objet d'exigences spécifiques au titre de la législation sur la réception par type présente un risque grave pour la sécurité routière, la sécurité au travail, la santé publique ou la protection de l'environnement, ce constructeur en informe immédiatement l'autorité compétente qui a réceptionné le véhicule.
2. Le constructeur propose à l'autorité compétente en matière de réception un ensemble de solutions appropriées en vue de neutraliser le risque visé au paragraphe 1. Cette autorité communique sans tarder les mesures proposées à ses homologues des autres États membres.

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

3. Si les mesures sont jugées insuffisantes par les autorités concernées ou n'ont pas été mises en œuvre dans un délai assez court, lesdites autorités en informent sans tarder l'autorité compétente qui a accordé la réception UE par type de véhicule.

L'autorité compétente qui a accordé la réception UE par type du véhicule informe alors le constructeur. Si le constructeur ne propose pas et ne met pas en œuvre des mesures correctives efficaces, l'autorité compétente qui a accordé la réception UE par type prend toutes les mesures de protection requises, y compris le retrait de la réception UE par type du véhicule. En cas de retrait de la réception UE par type, l'autorité compétente en matière de réception informe le constructeur, ses homologues des autres États membres ainsi que la Commission, par lettre recommandée ou par un moyen électronique équivalent, dans un délai de 20 jours ouvrables.

Article 41

Notification des décisions et des voies de recours

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

CHAPITRE XIV

RÈGLEMENTATIONS INTERNATIONALES

Article 42

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

1. Les règlements de la CEE-ONU auxquels l'Union a adhéré et qui sont énumérés à l'annexe I font partie de la réception UE par type de véhicule de la même manière que

les actes délégués adoptés au titre du présent règlement. Ils s'appliquent aux catégories de véhicules énumérées dans les colonnes correspondantes du tableau de l'annexe I.

2. Lorsque l'Union a décidé d'appliquer à titre obligatoire un règlement de la CEE-ONU aux fins de la réception UE par type de véhicule conformément à l'article 4, paragraphe 4, de la décision 97/836/CE du Conseil³⁸, les annexes du présent règlement sont modifiées, s'il y a lieu, conformément à la procédure visée à l'article 56, paragraphe 2. L'acte modifiant les annexes du présent règlement précise les dates d'application obligatoire du règlement de la CEE-ONU ou de ses amendements.

Article 43

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

1. Les règlements de la CEE-ONU énumérés à l'annexe I sont considérés comme équivalents aux actes délégués correspondants dans la mesure où ils partagent le même champ d'application et ont le même objet.
2. Les autorités des États membres compétentes en matière de réception acceptent les réceptions accordées conformément à ces règlements de la CEE-ONU et, le cas échéant, les marques de réception correspondantes, en lieu et place des réceptions accordées et des marques de réception apposées conformément au présent règlement et à ses actes délégués.
3. Lorsque la Communauté a décidé d'appliquer, aux fins du paragraphe 1, un nouveau règlement de la CEE-ONU ou un règlement de la CEE-ONU tel que modifié, l'annexe I est modifiée, s'il y a lieu, conformément à la procédure visée à l'article 56, paragraphe 2.

Article 44

Équivalence avec d'autres réglementations

1. Sur proposition de la Commission, le Conseil, statuant à la majorité qualifiée, peut reconnaître l'équivalence entre les conditions ou les dispositions relatives à la réception UE par type de systèmes, de composants et d'entités techniques établies par le présent règlement et les procédures établies par des réglementations internationales ou des réglementations de pays tiers, dans le cadre d'accords multilatéraux ou bilatéraux entre la Communauté et des pays tiers.
2. Les rapports d'essai complets établis sur la base des codes standardisés de l'OCDE énumérés à l'annexe I, approuvés conformément aux règles générales de l'OCDE, peuvent être utilisés en lieu et place des rapports d'essai établis au titre du présent règlement ou des règlements distincts.

³⁸ JO L 346 du 17.12.1997, p. 78.

CHAPITRE XV

COMMUNICATION D'INFORMATIONS TECHNIQUES

Article 45

Informations destinées aux utilisateurs

1. Le constructeur ne peut pas communiquer d'informations techniques relatives aux éléments prévus dans le présent règlement, ses actes d'exécution ou les actes délégués énumérés à l'annexe I qui diffèrent des éléments approuvés par l'autorité compétente en matière de réception.
2. Lorsqu'un acte d'exécution ou un acte délégué visé à l'annexe I le prévoit, le constructeur met à la disposition des utilisateurs toutes les informations utiles ainsi que les instructions nécessaires décrivant les éventuelles conditions particulières ou restrictions d'utilisation concernant un véhicule, un composant ou une entité technique.

Ces informations sont fournies dans les langues officielles de l'État membre où le véhicule doit être vendu. Elles figurent, après acceptation de l'autorité compétente en matière de réception, dans le manuel du propriétaire.

Article 46

Informations destinées aux fabricants de composants ou d'entités techniques

1. Le constructeur du véhicule communique aux fabricants de composants ou d'entités techniques toutes les données qui sont nécessaires à la réception UE par type de composants ou d'entités techniques, ou qui sont nécessaires pour obtenir une autorisation au titre de l'article 38, y compris, le cas échéant, les croquis indiqués dans l'acte délégué visé à l'annexe I.

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

2. En sa qualité de détenteur d'une fiche de réception UE par type prévoyant, conformément à l'article 17, paragraphe 4, des restrictions d'utilisation ou des conditions particulières de montage, ou les deux, le fabricant de composants ou d'entités techniques fournit toutes les informations détaillées en la matière au constructeur du véhicule.

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

CHAPITRE XVI

Accès aux informations pour la réparation et l'entretien du véhicule

Article 47 *Obligations des constructeurs*

1. Les constructeurs fournissent un accès sans restriction et standardisé aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules aux opérateurs indépendants par l'intermédiaire de sites web, d'une manière aisément accessible et rapide. En particulier, cet accès doit être accordé de manière non discriminatoire par rapport au contenu fourni ou à l'accès accordé aux concessionnaires et réparateurs officiels.

Ces informations doivent inclure les instructions nécessaires pour monter des pièces ou équipements sur les véhicules.
2. Les constructeurs mettent des documents de formation à la disposition des opérateurs indépendants tout comme des concessionnaires et réparateurs officiels.
3. Les informations visées au paragraphe 1 comprennent au minimum:
 - a) le numéro d'identification non équivoque du véhicule;
 - b) des manuels de service, y compris pour les réparations et les entretiens;
 - c) des manuels techniques;
 - d) des renseignements sur les composants et le diagnostic (comme les valeurs théoriques minimales et maximales pour les mesures);
 - e) des schémas de câblage;
 - f) les codes de diagnostic d'anomalie, y compris les codes spécifiques du constructeur;
 - g) le numéro d'identification de calibrage du logiciel applicable à un type de véhicule;
 - h) les renseignements concernant les outils et équipements exclusifs, ainsi que l'information fournie au moyen de ces outils et équipements;
 - i) l'information technique et les données d'essai et de contrôle bidirectionnelles;
 - j) les unités de travail.
4. Les concessionnaires ou les réparateurs officiels appartenant au système de distribution d'un constructeur de véhicules donné sont considérés comme des opérateurs

indépendants aux fins du présent règlement dans la mesure où ils fournissent des services de réparation ou d'entretien pour des véhicules pour lesquels ils n'appartiennent pas au système de distribution du constructeur de véhicules en question.

5. Les informations sur la réparation et l'entretien des véhicules sont disponibles à tout moment, sauf en cas d'arrêt pour les besoins de la maintenance du système d'information.
6. Aux fins de la fabrication et de l'entretien des pièces de rechange ou des fournitures compatibles avec les systèmes de diagnostic embarqués, des outils de diagnostic et des équipements d'essai, les constructeurs fournissent les informations pertinentes sur les systèmes de diagnostic embarqués et sur la réparation et l'entretien des véhicules sans discrimination à tous les fabricants ou réparateurs intéressés de composants, d'outils de diagnostic ou d'équipements d'essai.
7. Afin de concevoir et de fabriquer des équipements automobiles pour les tracteurs à carburant alternatif, les constructeurs fournissent les informations pertinentes sur les systèmes de diagnostic embarqués et sur la réparation et l'entretien de tels véhicules, sans discrimination à tous les fabricants, installateurs ou réparateurs intéressés d'équipements pour véhicules à carburant alternatif.
8. Lorsqu'il demande la réception UE par type ou la réception nationale par type, le constructeur fournit à l'autorité compétente en matière de réception une preuve de la conformité au présent règlement pour ce qui concerne les informations requises par le présent article.

Si ces informations ne sont pas disponibles ou ne sont pas conformes au présent règlement et à ses mesures d'exécution à ce moment-là, le constructeur les communique dans un délai de six mois à compter de la date de réception par type.

9. Si la preuve de la conformité n'est pas fournie dans ce délai, l'autorité compétente en matière de réception prend les mesures appropriées pour garantir la conformité.
10. Le constructeur met à disposition, sur ses sites web, les modifications ultérieures et les suppléments aux informations concernant la réparation et l'entretien du véhicule, en même temps qu'il les communique aux réparateurs officiels.
11. Lorsque les données de réparation et d'entretien d'un véhicule sont conservées dans une base de données centrale du constructeur du véhicule ou pour son compte, les réparateurs indépendants ont gratuitement accès à ces données et ont la possibilité de saisir des informations concernant les réparations et entretiens qu'ils ont effectués.
12. Le pouvoir d'adopter, conformément à l'article 57, un acte délégué précisant les exigences détaillées concernant l'accès aux informations relatives à la réparation et à l'entretien, en particulier les spécifications techniques concernant la manière dont les informations sur la réparation et l'entretien du véhicule sont communiquées, est délégué à la Commission.

Article 48

Répartition des obligations entre détenteurs multiples de la réception par type

En cas de réception par type par étapes, notamment de réception par type multiétape, le constructeur responsable de la réception par type concernée est également tenu de communiquer au constructeur final ainsi qu'aux opérateurs indépendants les informations sur la réparation relatives au système, au composant ou à l'entité technique particuliers ou à l'étape particulière.

Le constructeur final est tenu de communiquer les informations sur l'ensemble du véhicule aux opérateurs indépendants.

Article 49

Frais pour l'accès aux informations sur la réparation et l'entretien du véhicule

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

Article 50

Sanctions

1. Les États membres déterminent le régime des sanctions applicables aux violations des dispositions du présent règlement par les constructeurs et prennent toute mesure nécessaire pour assurer leur application. Les sanctions ainsi prévues doivent être effectives, proportionnées et dissuasives. Les États membres notifient ces dispositions à la Commission au plus tard le [date, 6 mois après la publication du présent règlement], ainsi que toute modification ultérieure dans les meilleurs délais.
2. Parmi les types de violation donnant lieu à une sanction figurent au moins les faits suivants:
 - a) les fausses déclarations au cours des procédures de réception ou des procédures conduisant à un rappel;
 - b) la falsification des résultats des essais de réception ou de conformité en service;
 - c) la dissimulation de données ou de spécifications techniques qui pourraient entraîner un rappel ou un retrait de réception;

d) l'utilisation de dispositifs d'invalidation;

e) le refus d'accès aux informations.

CHAPITRE XVII

DÉSIGNATION ET NOTIFICATION DES SERVICES TECHNIQUES

Article 51

Désignation des services techniques

1. Les services techniques désignés par les autorités nationales pour les besoins du présent article se conforment aux dispositions du présent règlement.
2. Les services techniques effectuent eux-mêmes ou supervisent les essais requis pour la réception ou les inspections mentionnées dans le présent règlement ou dans l'un des actes énumérés à l'annexe I, sauf lorsque d'autres procédures sont autorisées. Les services techniques ne peuvent pas effectuer des essais ou des inspections pour lesquels ils n'ont pas été dûment désignés.
3. Les services techniques relèvent d'au moins une des cinq catégories d'activités définies ci-après, en fonction de leur domaine de compétence:
 - a) catégorie A: les services techniques qui effectuent, dans leurs propres installations, les essais visés dans le présent règlement et les actes énumérés à l'annexe I;
 - b) catégorie B: les services techniques qui supervisent les essais visés dans le présent règlement et les actes énumérés à l'annexe I, effectués dans les installations du constructeur ou dans celles d'un tiers;
 - c) catégorie C: les services techniques qui évaluent et vérifient régulièrement les procédures suivies par le constructeur pour veiller à la conformité de la production;
 - d) catégorie D: les services techniques qui supervisent ou effectuent les essais ou les inspections dans le cadre de la surveillance de la conformité de la production;
 - e) catégorie E: les services techniques en charge des réceptions individuelles.
4. Les services techniques font la preuve qu'ils disposent des compétences voulues, des connaissances techniques spécifiques et d'une expérience avérée dans les domaines particuliers couverts par le présent règlement et les actes énumérés à l'annexe I. Les services techniques se conforment aux normes énumérées dans l'acte délégué qui sont applicables aux activités qu'ils exercent. Toutefois, cette obligation n'est pas applicable

à la dernière étape d'une procédure de réception par type multiétape telle que visée à l'article 32, paragraphe 1.

5. Une autorité compétente en matière de réception peut être désignée comme service technique pour une ou plusieurs des activités visées au paragraphe 3.
6. Un constructeur ou un sous-traitant agissant pour le compte de celui-ci ne peut être désigné comme service technique pour les activités de la catégorie A que dans le cas de prescriptions techniques pour lesquelles l'essai en interne est autorisé par un acte délégué adopté en vertu du présent règlement.
7. Les services techniques d'un pays tiers, autres que ceux désignés conformément au paragraphe 6, ne peuvent être notifiés aux fins de l'article 53 que dans le cadre d'un accord bilatéral entre l'Union et le pays tiers en question.
8. Le pouvoir d'adopter, conformément à l'article 57, un acte délégué définissant les normes auxquelles les services techniques doivent se conformer et la procédure d'évaluation des services techniques afin d'assurer que ces services répondent au même niveau élevé de performance dans tous les États membres est délégué à la Commission.

Article 52

Évaluation des compétences des services techniques

1. Les compétences visées à l'article 51 sont attestées par un rapport d'évaluation établi par une autorité compétente. Il peut notamment s'agir d'un certificat d'accréditation émis par un organisme d'accréditation.
2. L'évaluation sur laquelle s'appuie le rapport visé au paragraphe 1 est effectuée conformément aux dispositions énoncées dans un acte délégué adopté conformément à l'article 51, paragraphe 8, au titre du présent règlement. Le rapport d'évaluation fait l'objet d'une révision après une période maximale de trois ans.
3. Le rapport d'évaluation est communiqué sur demande à la Commission.
4. L'autorité compétente en matière de réception qui a l'intention de se faire désigner comme service technique apporte la preuve de sa conformité au moyen de documents probants. Ces documents comprennent notamment une évaluation réalisée par des contrôleurs indépendants de l'activité sur laquelle porte l'évaluation. Ces contrôleurs peuvent provenir du même organisme pour autant qu'ils soient gérés de manière autonome par rapport au personnel exerçant l'activité faisant l'objet de l'évaluation.
5. Un constructeur ou un sous-traitant agissant pour le compte de celui-ci, désigné comme service technique, se conforme aux dispositions pertinentes du présent article.

Article 53
Procédures de notification

1. Les États membres notifient à la Commission, pour chaque service technique désigné, la dénomination, l'adresse, y compris l'adresse électronique, les personnes responsables ainsi que la catégorie d'activités. Ils lui notifient toute modification ultérieure. La notification précise pour quels éléments énumérés à l'annexe I les services techniques ont été désignés.
2. Un service technique ne peut exercer les activités visées à l'article 50 aux fins de la réception par type pour l'État membre qui l'a désigné que s'il a été préalablement notifié à la Commission.
3. Un même service technique peut être désigné et notifié par plusieurs États membres indépendamment de la catégorie d'activités qu'il exerce.
4. Lorsqu'une organisation spécifique ou un organisme compétent, dont l'activité ne figure pas parmi celles visées à l'article 51, doit être désigné en application d'un acte cité à l'annexe I, la notification a lieu conformément aux dispositions du présent article.
5. La Commission publie sur son site internet la liste et les coordonnées des autorités compétentes en matière de réception et des services techniques.

CHAPITRE XVIII
MESURES D'EXÉCUTION ET DÉLÉGATION

Article 54
Mesures d'exécution

Afin d'établir des conditions uniformes pour l'application du présent règlement, la Commission adopte, conformément à la procédure visée à l'article 55, des actes d'exécution établissant les mesures d'exécution suivantes:

1. les modalités détaillées en ce qui concerne les procédures de réception par type conformément à l'article 10, paragraphe 6, du présent règlement;
2. des modèles pour le dossier constructeur et la fiche de renseignements conformément à l'article 12, paragraphe 1, du présent règlement;
3. un système de numérotation des fiches de réception UE par type, conformément à l'article 15 du présent règlement;
4. un modèle de fiche de réception par type, conformément à l'article 15, paragraphe 5, du présent règlement;

5. un modèle pour la liste des réceptions UE par type de systèmes, composants ou entités techniques, conformément à l'article 16, paragraphe 5, du présent règlement;
6. un modèle pour la liste des exigences ou actes réglementaires applicables, conformément à l'article 16, paragraphe 6, du présent règlement;
7. le détail des dispositions prises en ce qui concerne la conformité de la production, conformément à l'article 19 du présent règlement;
8. le modèle de certificat de conformité, conformément à l'article 24 du présent règlement;
9. le modèle de la marque de réception UE par type, conformément à l'article 25 du présent règlement.

Article 55
Comité

1. La Commission est assistée par un comité dénommé «comité technique pour les véhicules agricoles» (TC-AV).
2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, les articles 5 et 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci. La période prévue à l'article 5, paragraphe 6, de la décision 1999/468/CE est fixée à trois mois.
3. Le comité adopte son règlement intérieur.

Article 56
Modification des annexes

1. La Commission peut adopter, au moyen d'actes délégués, conformément aux articles 57, 58 et 59, des modifications des annexes du présent règlement.
2. Lorsqu'en application de la décision 97/836/CE, de nouveaux règlements de la CEE-ONU ou des amendements de règlements existants de la CEE-ONU auxquels l'Union a adhéré sont adoptés, la Commission modifie en conséquence l'annexe I du présent règlement au moyen d'actes délégués conformément aux articles 57, 58 et 59.

Article 57
Exercice de la délégation

1. Le pouvoir d'adopter les actes délégués visés à l'article 7, paragraphe 4, à l'article 8, paragraphe 4, à l'article 9, paragraphe 5, à l'article 18, paragraphe 7, à l'article 38, paragraphes 1, 2 et 3, à l'article 47, paragraphe 10, à l'article 51, paragraphe 8, et à l'article 56 est conféré à la Commission pour une période indéterminée.

2. Dès qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie simultanément au Parlement européen et au Conseil.
3. Le pouvoir d'adopter des actes délégués est conféré à la Commission sous réserve des conditions énoncées aux articles 58 et 59.

Article 58
Révocation de la délégation

1. La délégation de pouvoir visée à l'article 7, paragraphe 4, à l'article 8, paragraphe 4, à l'article 9, paragraphe 5, à l'article 18, paragraphe 7, à l'article 38, paragraphes 1, 2 et 3, à l'article 47, paragraphe 10, à l'article 51, paragraphe 8, et à l'article 56 peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil.
2. L'institution qui a entamé une procédure interne afin de décider si elle entend révoquer la délégation de pouvoir en informe l'autre institution et la Commission dans un délai raisonnable avant de prendre une décision finale, en indiquant les pouvoirs délégués qui pourraient faire l'objet d'une révocation ainsi que les motifs de celle-ci.
3. La décision de révocation met un terme à la délégation des pouvoirs qui y sont spécifiés. Elle prend effet immédiatement ou à une date ultérieure précisée dans la décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués qui sont déjà en vigueur. Elle est publiée au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Article 59
Objections aux actes délégués

1. Le Parlement européen et le Conseil peuvent formuler des objections à l'égard de l'acte délégué dans un délai de deux mois à compter de la date de notification. À l'initiative du Parlement européen ou du Conseil, ce délai est prolongé d'un mois.
2. Si, à l'expiration de ce délai, ni le Parlement européen ni le Conseil n'ont formulé d'objections à l'égard de l'acte délégué ou si, avant cette date, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission qu'ils ont décidé de ne pas formuler d'objection, l'acte délégué entre en vigueur à la date indiquée dans ses dispositions.
3. Si le Parlement européen ou le Conseil émet des objections à l'encontre de l'acte délégué adopté, ce dernier n'entre pas en vigueur. L'institution qui fait objection indique les raisons de son opposition à l'acte délégué.

CHAPITRE XIX

DISPOSITIONS FINALES

Article 60 *Dispositions transitoires*

1. Le présent règlement n'invalide aucune réception CE par type accordée à des véhicules ou à des systèmes, composants ou entités techniques avant la date indiquée à l'article 64, paragraphe 2.
2. Les autorités compétentes en matière de réception continuent d'accorder l'extension de réception aux véhicules, systèmes, composants ou entités techniques selon les termes de la directive 2003/37/CE et de chacune des directives énumérées à l'article 56, paragraphe 2.

Article 61 *Rapport*

1. Au plus tard le 1^{er} janvier 2018, les États membres informent la Commission de l'application des procédures de réception par type établies dans le présent règlement et, en particulier, de l'application de la procédure multiétape.
2. Sur la base des informations communiquées en application du paragraphe 1, la Commission rend compte au Parlement européen et au Conseil de l'application du présent règlement au plus tard le 1^{er} janvier 2019.

Article 62 *Abrogation*

1. La directive 2003/37/CE ainsi que les directives 74/347/CEE, 76/432/CEE, 76/763/CEE, 77/537/CEE, 78/764/CEE, 80/720/CEE, 86/297/CEE, 86/298/CEE, 86/415/CEE, 87/402/CEE, 2000/25/CE, 2009/57/CE, 2009/58/CE, 2009/59/CE, 2009/60/CE, 2009/61/CE, 2009/63/CE, 2009/64/CE, 2009/66/CE, 2009/68/CE; 2009/75/CE, 2009/76/CE et 2009/144/CE sont abrogées avec effet au 1^{er} janvier 2014.
2. Les références faites aux directives abrogées s'entendent comme faites au présent règlement et sont à lire, en ce qui concerne la directive 2003/37/CE, selon le tableau de correspondance figurant à l'annexe III.

Article 63
Modifications de la directive 2006/42/CE

À l'article 1^{er}, paragraphe 2, point e), de la directive 2006/42/CE, le premier tiret est remplacé par le texte suivant:

«- tracteurs agricoles et forestiers, à l'exclusion des engins montés sur ces véhicules,».

Article 64
Entrée en vigueur

1. Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.
2. Il s'applique à compter du 1^{er} janvier 2014.

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

Fait à Bruxelles, le [...]

Par le Parlement européen
Le président
[...]

Par le Conseil
Le président
[...]

ANNEXE I — Liste des prescriptions pour les besoins de la réception UE par type de véhicule

N°	Article	Objet	Document de référence	MV	Catégories de véhicules									
					T1	T2	T3	T 4.1	T 4.2	T 4.3	T 5	C	R	S
1	7.2a)	Réservoir de carburant			X	X	X	X	X	X	X	I	NA	NA
2	7.2b)	Vitesse maximale			X	X	X	X	X	X	X	I	NA	NA
3	7.2b)	Dispositifs de freinage		-/Y	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
4	7.2b)	Stabilité			NA	NA	NA	X	NA	NA	X	NA	NA	NA
5	7.2b)	Direction	CEE-ONU 79 Rév. 2	Y	X	X	X	X	X	X	X	X	NA	NA
6	7.2b)	Liaison de freinage avec les remorques			X	X	X	X	X	X	X	I	X	X
7	7.2b)	Régulateur de vitesse			X	X	X	X	X	X	X	I	NA	NA
8	7.2b)	Dispositifs de limitation de vitesse			NA	NA	NA	NA	NA	NA	X	NA	NA	NA
9	7.2b)	Marche arrière et tachymètre			NA	NA	NA	NA	NA	NA	X	NA	NA	NA
10	7.2c)	Champ de vision et essuie-glace	CEE-ONU 71	Y	X	X	X	X	X	X	X	I	NA	NA
11	7.2c)	Vitrage	CEE-ONU 43 Rév. 2 Am. 3 Compl. 11		X	X	X	X	X	X	NA	I	NA	NA
12	7.2c)	Vitrage (T5)	92/22/CEE	X	NA	NA	NA	NA	NA	NA	X	NA	NA	NA
13	7.2c)	Rétroviseurs			X	X	NA	X	X	X	X	I	NA	NA
14	7.2d)	Dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse	CEE-ONU 1 Rév. 4 Am. 5; CEE-ONU 3 Rév. 3 Am. 1 Compl. 11; CEE-ONU 4 Rév. 4	Y	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

			Compl. 14; CEE-ONU 6 Rév. 4											
			Compl. 17; CEE-ONU 7 Rév. 4											
			Compl. 15; CEE-ONU 8 Rév. 4;											
			CEE-ONU 19 Rév. 5											
			Compl. 1; CEE-ONU 20 Rév. 3;											
			CEE-ONU 23 Rév. 2											
			Compl. 15; CEE-ONU 38 Rév. 2											
			Compl. 14; CEE-ONU 98 Rév. 1											
			Compl. 11											
15	7.2d)	Éclairage	CEE-ONU 86 Am. 3 Compl. 4		X	X	X	X	X	X	X	I	X	X
16	7.2g)	Compatibilité électromagnétique	CEE-ONU 10 Rév. 3	Y	X	X	X	X	X	X	X	I	NA	NA
17	7.2h)	Dispositif d'avertissement sonore	CEE-ONU 28 Am. 3	Y	X	X	X	X	X	X	X	I	NA	NA
18	7.2k)	Plaque d'immatriculation			X	X	X	X	X	X	X	I	X	X
19	7.2k)	Plaque réglementaire			X	X	X	X	X	X	X		X	X
20	7.2l)	Dimensions et masse de la remorque			X	X	X	X	X	X	X	I	X	X
21	7.2l)	Masse maximale en charge			X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
22	7.2l)	Masses d'alourdissement			X	X	NA	X	X	X	X	I	NA	NA
23	7.2n)	Structures de protection arrière			NA	X	NA							

24	7.2o)	Protection latérale			NA	NA	NA	NA	NA	NA	X	NA	X	NA
25	7.2p)	Plate-forme de chargement			X	X	X	X	X	X	X	I	NA	NA
26	7.2q)	Dispositifs de remorquage et de marche arrière			X	X	X	X	X	X	X	I	NA	NA
27	7.2r)	Commandes			X	X	X	X	X	X	X	I	NA	NA
28	7.2s)	Pneumatiques	CEE-ONU 106 Am. 5 Compl. 6		X	X	X	X	X	X	X	NA	X	X
29	7.2t)	Compatibilité électromagnétique	CEE-ONU 10 Rév. 3	Y	X	X	X	X	X	X	X	I	NA	NA
30	8.2a)	Dispositifs de protection contre le renversement	OCDE Code 3, 2010		X	NA	NA	X	X	X	X	NA	NA	NA
31	8.2a)	Dispositifs de protection contre le renversement	OCDE Code 8, 2010		NA	X	NA	NA						
32	8.2a)	Dispositifs de protection contre le renversement (essai statique)	OCDE Code 4, 2010		X	X	X	X	X	X	X	X	NA	NA
33	8.2a)	Dispositifs de protection contre le renversement, montage à l'avant (tracteurs à voie étroite)	OCDE Code 6, 2010		X	X	X	NA	NA	NA	X	X	NA	NA
34	8.2a)	Dispositifs de protection contre le renversement, montage à l'arrière (tracteurs à voie étroite)	OCDE Code 7, 2010		NA	NA	NA	NA	NA	NA	X	NA	NA	NA
35	8.2b)	Système de protection contre la chute d'objets	OCDE Code 10, 2010		X	X	X	X	X	X	X	I	NA	NA
36	8.2c)	Sièges passagers			X		X	X	X	X	X	I	NA	NA
37	8.2d)	Niveaux sonores			X	X	X	X	X	X	X	X	NA	NA

		(internes)												
38	8.2e)	Siège conducteur			X	X	X	X	X	X	X	I	NA	NA
39	8.2f)	Espace de manœuvre, accès à la position de conduite			X		X	X	X	X	X	I	NA	NA
40	8.2g)	Prises de force			X	X	X	X	X	X	X	X	NA	NA
41	8.2i)	Protection des éléments moteurs			X	X	X	X	X	X	X	X	NA	NA
42	8.2j)	Ancrages des ceintures de sécurité	OCDE Codes 3, 4, 6, 7, 8; 2010		X	X	X	X	X	X	X	X	NA	NA
43	8.2k)	Ceintures de sécurité			X	X	X	X	X	X	X	X	NA	NA
44	8.2l)	Protection contre la pénétration d'objets			X	X	X	X	X	X	X	I	NA	NA
45	8.2m)	Substances dangereuses			X	X	X	X	X	X	X	X	NA	NA
46	8.2n)	Manuel d'utilisation			X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
47	9.2a)	Émissions de polluants	97/68/CE		X	X	X	X	X	X	X	X	NA	NA
48	9.2b)	Niveau sonore (externe)	CEE-ONU 51 Rév. 1 Am. 4	Y	X	X	X	X	X	X	X	I	NA	NA

Légende:

X = applicable

I = identique à T en fonction de la catégorie

Y = les actes réglementaires correspondants pour les véhicules à moteur sont acceptés comme équivalents

NA = non applicable

MV = les directives correspondantes pour les véhicules à moteur relevant de la directive 2007/46/CE peuvent être appliquées comme équivalentes.

ANNEXE II — Limites pour les petites séries et les véhicules de fin de série

Partie 1 – Limites pour les petites séries

Le nombre d'unités d'un type à immatriculer, mettre en vente ou mettre en service par an dans chaque État membre ne dépasse pas la valeur indiquée ci-dessous pour la catégorie de véhicules en question.	
Catégorie	Unités (pour chaque type)
T	150
C	50
R	75
S	50

Partie 2 – Limites pour les véhicules de fin de série

Le nombre maximal de véhicules d'un ou de plusieurs types mis en service dans chaque État membre conformément à la procédure prévue à l'article 14 doit être inférieur ou égal à 10 % du nombre des véhicules de l'ensemble des types concernés mis en service durant les deux années précédentes dans cet État membre, sans toutefois pouvoir être inférieur à 20.

Une mention spécifique est apposée sur le certificat de conformité des véhicules mis en service conformément à cette procédure.

ANNEXE III – Tableau de correspondance

(visé à l'article 56)

Directive 37/2003/CE	Le présent règlement
-	Article 1 ^{er}
Article 1 ^{er}	Article 2
Article 2	Article 3
Article 3	Articles 10, 11
Article 4	Article 12
Article 5	Articles 18 – 21
Article 6	Articles 23, 24
Article 7	Articles 31 – 33
Article 8, paragraphe 1	Article 25, paragraphe 1
Article 8, paragraphe 2	Articles 27, 28, 32
Article 9	Articles 27, 28
Article 10	Article 32
Article 11	Articles 25, 26
Article 12	Articles 40, 41
Article 13	Articles 5, 12, 16
Article 14	Article 35, paragraphe 5
Article 15	Chapitre XII
Article 16	Article 35, paragraphe 2
Article 17	Article 35, paragraphe 3
Article 18	Article 38
Article 19	Article 48

Article 20	Article 49
Article 21	Article 4 + Chapitre VII
Article 22	-
Article 23	Article 2, paragraphe 3
Article 24	Article 56
-	Article 57
Article 25	Article 58
Article 26	-