



Conseil de  
l'Union européenne

Bruxelles, le 29 septembre 2014  
(OR. en)

13690/14

---

**Dossier interinstitutionnel:  
2014/0268 (COD)**

---

ENT 208  
ENV 790  
MI 710  
CODEC 1898

## PROPOSITION

---

Origine:	Pour le Secrétaire général de la Commission européenne, Monsieur Jordi AYET PUIGARNAU, Directeur
Date de réception:	25 septembre 2014
Destinataire:	Monsieur Uwe CORSEPIUS, Secrétaire général du Conseil de l'Union européenne
N° doc. Cion:	COM(2014) 581 final
Objet:	Proposition de RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL relatif aux exigences concernant les limites d'émissions et la réception par type pour les moteurs à combustion interne destinés aux engins mobiles non routiers

---

Les délégations trouveront ci-joint le document COM(2014) 581 final.

p.j.: COM(2014) 581 final



Bruxelles, le 25.9.2014  
COM(2014) 581 final

2014/0268 (COD)

Proposition de

**RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**

**relatif aux exigences concernant les limites d'émissions et la réception par type pour les moteurs à combustion interne destinés aux engins mobiles non routiers**

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

{SWD(2014) 281 final}

{SWD(2014) 282 final}

## EXPOSÉ DES MOTIFS

### 1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

- **Contexte général**

Les engins mobiles non routiers (EMNR) couvrent une grande variété de moteurs à combustion installés dans des engins allant du petit équipement portatif aux autorails, locomotives et bateaux de la navigation intérieure en passant par les engins de construction et les groupes électrogènes. Ces moteurs sont une source importante de pollution atmosphérique et représentent environ 15 % des émissions d'oxyde d'azote (NOx) et 5 % des émissions de particules dans l'UE.

Les limites d'émissions de ces moteurs sont actuellement établies dans la directive 97/68/CE. Cette directive a été modifiée à plusieurs reprises, mais plusieurs examens techniques ont conclu que la législation sous sa forme actuelle comportait diverses lacunes. Son champ d'application est exagérément restreint car il exclut certaines catégories de moteurs. De nouvelles phases d'émissions ont été introduites pour la dernière fois lorsque la directive a été modifiée en 2004 et elles ne reflètent plus l'état actuel de la technique. En outre, il existe des disparités entre les limites d'émissions de certaines catégories de moteurs.

Enfin, il a récemment été prouvé de manière irréfutable que les gaz d'échappement émis par les moteurs diesel et, en particulier, les particules (suies de diesel) avaient des effets néfastes pour la santé. L'une des principales constatations est que la taille des particules a une influence cruciale sur les effets observés sur la santé. Ce problème ne peut être résolu que par la fixation de valeurs limites fondées sur le nombre de particules (valeur NP). Par conséquent, et compte tenu des évolutions dans le secteur routier, l'introduction d'une nouvelle phase d'émissions (phase V), axée sur des limites basées sur le nombre de particules en sus des limites fixées sur la base de la masse de particules, s'est avérée appropriée pour les catégories de moteurs les plus pertinentes.

- **Motivation et objectifs de la proposition**

La proposition vise à protéger la santé humaine et l'environnement et à garantir le bon fonctionnement du marché intérieur pour ce qui est des moteurs installés dans les engins mobiles non routiers. Elle entend également traiter les aspects liés à la conformité et à la compétitivité.

Conformément à la politique de l'UE sur la qualité de l'air, l'objectif est de réduire progressivement les émissions des nouveaux moteurs mis sur le marché et ainsi remplacer au fil du temps les anciens moteurs plus polluants. Cette initiative devrait entraîner une réduction globale très significative des émissions, même si la réduction par catégorie de moteurs variera en fonction du niveau des exigences spécifiques actuellement en vigueur.

La proposition devrait également atténuer les pressions exercées sur les États membres pour qu'ils prennent des mesures réglementaires supplémentaires susceptibles d'entraver le fonctionnement du marché intérieur. Ensuite, elle a pour

objectif de supprimer les obstacles au commerce extérieur par l'introduction de règles harmonisées et par l'atténuation des barrières réglementaires résultant des divergences en matière d'exigences relatives aux émissions. Elle vise notamment à rapprocher les exigences de l'UE et celles des États-Unis.

Enfin, la proposition contribue à renforcer la compétitivité de l'industrie européenne en simplifiant la législation existante concernant la réception par type, en améliorant la transparence et en allégeant les charges administratives.

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

Les exigences existantes en matière d'émissions pour les moteurs des EMNR sont établies dans la directive 97/68/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 1997 sur le rapprochement des législations des États membres relatives aux mesures contre les émissions de gaz et de particules polluants provenant des moteurs à combustion interne destinés aux engins mobiles non routiers (JO L 59 du 27.2.1998, p. 1).

Le projet de proposition et ses actes délégués et d'exécution reprendront et amélioreront les exigences existantes définies dans l'acte susmentionné, à la suite d'un examen technique mettant en exergue un certain nombre de lacunes importantes. Comparée à l'acte existant, la proposition de règlement:

- introduira de nouvelles limites d'émissions tenant compte des avancées technologiques et des politiques de l'UE dans le secteur routier, afin d'atteindre les objectifs de l'UE en matière de qualité de l'air;
- étendra leur portée, en vue d'améliorer l'harmonisation des marchés (européen et international) et de réduire autant que possible le risque de distorsions du marché;
- introduira des mesures visant à simplifier les procédures administratives et à améliorer la mise en œuvre, y compris des conditions pour une meilleure surveillance du marché.

#### • Cohérence avec les autres politiques et les objectifs de l'Union

L'initiative à l'examen vise à améliorer la protection de l'environnement en mettant à jour les limites d'émissions actuelles et en étendant leur portée, le cas échéant. Parallèlement, elle a pour but d'assurer le bon fonctionnement du marché intérieur tout en éliminant toute charge inutile pour les sociétés qui exercent leurs activités sur ce marché et sur le marché international. Elle est dès lors parfaitement cohérente avec la stratégie Europe 2020 et totalement conforme à la stratégie de l'UE sur le développement durable.

Dans ce contexte, cette initiative se situe dans la continuité des objectifs et politiques plus spécifiques suivants:

- le 6<sup>e</sup> programme d'action pour l'environnement de l'UE<sup>1</sup>, qui proposait d'atteindre «des niveaux de qualité de l'air exempts d'incidences

---

<sup>1</sup> Décision n° 1600/2002/CE du 22 juillet 2002.

négatives et de risques notables en termes de santé humaine et d'environnement»;

- la stratégie thématique sur la pollution atmosphérique<sup>2</sup>, qui établit un cadre politique européen complet pour la réduction des incidences négatives de la pollution atmosphérique sur la santé humaine et l'environnement d'ici à 2020;
- la directive 2001/81/CE établissant des plafonds d'émissions nationaux, qui fixe des limites juridiquement contraignantes pour les niveaux totaux d'émissions autorisés au niveau des États membres pour certains polluants atmosphériques. Selon les données officielles transmises dans le cadre de cette directive, douze États membres ont dépassé ces limites en 2010 et, en dépit de certaines améliorations, il est probable que des problèmes de conformité persistent;
- la directive 2008/50/CE concernant la qualité de l'air ambiant, qui fixe des limites juridiquement contraignantes pour les concentrations de polluants atmosphériques majeurs, dont les particules et le dioxyde d'azote, dans l'air extérieur;
- le livre blanc de 2011 sur les transports<sup>3</sup>, notamment en ce qui concerne un transport plus propre par rail et par voie navigable intérieure.

Des exigences plus strictes pour les moteurs à combustion destinés aux EMNR seraient utiles dans la réalisation des objectifs de toutes les politiques susmentionnées.

Enfin, la proposition suit également la mise à jour de la communication sur la politique industrielle de 2012<sup>4</sup> et pourrait largement contribuer à l'harmonisation technique dans le contexte des négociations commerciales UE-États-Unis (partenariat transatlantique de commerce et d'investissement - Transatlantic Trade and Investment Partnership - TTIP).

## 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 publique ouverte via l'internet, sur tous les aspects de la proposition. Des réponses ont été reçues des autorités nationales

---

<sup>2</sup> COM(2005)446 du 21 septembre 2005.

<sup>3</sup> COM(2011)144 du 28 mars 2011.

<sup>4</sup> COM(2012)582 du 10 octobre 2012.

et régionales des États membres de l'UE (ministères, agences), des associations professionnelles, des entreprises industrielles, des organisations non gouvernementales et des partenaires sociaux.

- Une audition des parties prenantes accompagnant la consultation publique ouverte via l'internet a été organisée le 14 février 2013 à Bruxelles et a rassemblé quelque 80 participants.
- Dans le contexte de plusieurs analyses d'impact menées par le passé par des consultants externes, les parties prenantes ont été invitées à apporter leur contribution et à transmettre leurs observations.
- La proposition a été examinée lors de plusieurs réunions du groupe d'experts de la Commission sur les émissions provenant des engins mobiles non routiers (GEME), qui réunit des représentants de l'industrie, des ONG, des États membres et de la Commission.

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

Une consultation publique ouverte a débuté le 15 janvier et s'est terminée le 8 avril 2013 (durée de douze semaines). À cette fin, une page web dédiée<sup>5</sup> a été créée et les services de la Commission ont préparé un document de consultation de quinze pages, exposant les principales questions soulevées, les résultats d'études et les lignes d'action envisageables. Au total, 69 réponses ont été reçues.

Une analyse détaillée des résultats est incluse à l'annexe II du rapport d'analyse d'impact et les réponses individuelles sont disponibles sur la page web dédiée.

#### **• 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*

La Commission a réalisé diverses études et a régulièrement consulté les parties prenantes au sujet de la faisabilité de nouvelles valeurs limites et de la nécessité d'inclure de nouvelles phases pour les gaz d'échappement tenant compte des évolutions technologiques. L'analyse d'impact repose sur les études externes suivantes<sup>6</sup>:

- un examen technique de la directive, soumis en deux parties, par le Centre commun de recherche (JRC), dont la première partie comprend un aperçu des inventaires des émissions des EMNR. La deuxième partie concerne notamment les moteurs à allumage commandé (moteurs à essence de petite taille et moteurs de motoneiges) et analyse, entre autres,

<sup>5</sup> [http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/documents/consultations/2012-emissions-nrmm/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/documents/consultations/2012-emissions-nrmm/index_en.htm)

<sup>6</sup> [http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/mechanical/non-road-mobile-machinery/publications-studies/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/mechanical/non-road-mobile-machinery/publications-studies/index_en.htm)

les inventaires des émissions et les ventes d'engins de construction et agricoles;

- une analyse d'impact effectuée par ARCADIS N.V. évalue les incidences des options stratégiques proposées dans l'examen technique du JRC. Une étude complémentaire effectuée par les mêmes contractants portait spécifiquement sur les incidences sur les petites et moyennes entreprises (PME). Outre l'impact social et économique, les incidences pour la santé et l'environnement ont également été évaluées dans cette étude;
- une étude réalisée par Risk & Policy Analysis (RPA) et Arcadis évalue la contribution actuelle du secteur des EMNR aux émissions de gaz à effet de serre (GES). Cette étude examine aussi la faisabilité de l'extension des limites d'émissions des moteurs à régime variable aux moteurs à régime constant et étudie la possibilité d'aligner les valeurs limites des gaz d'échappement sur celles des États-Unis;
- l'étude PANTEIA<sup>7</sup> commandée par la DG MOVE analyse la situation dans les secteurs de la navigation intérieure et évalue des mesures spécifiques pour réduire les émissions du transport par voie navigable intérieure.

Les travaux sur l'analyse d'impact ont été suivis et guidés par un groupe de pilotage interservices qui s'est réuni quatre fois en 2013. Tous les services compétents de la Commission ont été invités à rejoindre ce groupe. Le JRC a, par ailleurs, appuyé les travaux analytiques par un projet de recherche sur les effets des limites du nombre de particules (NP) pour certaines catégories de moteurs.

#### *Moyens utilisés pour mettre les avis des experts à la disposition du public*

Les rapports des études susmentionnées sont disponibles sur le site web de la DG Entreprises et industrie.

#### • **Analyse d'impact**

Trois grandes options stratégiques ont été examinées en détail. Chacune se compose de sous-options pour les catégories de moteurs et applications déjà couvertes par la législation européenne sur les EMNR et pour celles qui pourraient être incluses ultérieurement dans son champ d'application. Hormis le scénario du statu quo, ces options sont les suivantes:

Option 2: Alignement sur les normes des États-Unis concernant la portée et les valeurs limites.

Option 3: Progression vers les niveaux d'ambition du secteur routier, pour les sources d'émissions les plus pertinentes.

Option 4: Extension du niveau d'ambition par l'amélioration des dispositions relatives au suivi.

---

<sup>7</sup> [http://ec.europa.eu/transport/modes/inland/studies/inland\\_waterways\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/modes/inland/studies/inland_waterways_en.htm).

Toutefois, il a déjà été tenu compte dans les travaux analytiques du fait que la préférence pourrait être accordée à une combinaison d'éléments provenant de différentes options. L'analyse des coûts et bénéfices a été réalisée en modules individuels permettant le regroupement d'éléments.

Des options non législatives (par exemple un accord volontaire avec de l'industrie) ont été envisagées, mais l'analyse initiale a conclu qu'une telle approche serait inadéquate pour atteindre les objectifs de l'initiative. Cette décision repose sur le postulat que les limites d'émissions des moteurs des EMNR sont peu susceptibles d'être efficaces et ne peuvent garantir des conditions de marché égales pour tous les opérateurs économiques si elles ne sont pas juridiquement contraignantes.

L'analyse d'impact a été approuvée par le comité d'analyses d'impact à la suite de sa présentation le 20 novembre 2013.

### 3. ÉLÉMENTS JURIDIQUES DE LA PROPOSITION

#### • **Résumé des mesures proposées**

La proposition met substantiellement à jour le système de réception par type des moteurs des EMNR en ce qui concerne les exigences techniques relatives aux émissions, en adoptant des limites plus strictes et en introduisant l'«approche à deux niveaux».

Par l'intermédiaire des actes délégués qui y sont prévus, elle définit les nouvelles exigences détaillées à respecter pour les limites d'émissions des moteurs de la phase V. En particulier, les actes délégués qui seront adoptés au titre du règlement proposé incluront notamment:

- des exigences techniques détaillées sur les cycles d'essai;
- des procédures de mesures et d'essais techniques;
- des exigences et modalités détaillées pour les exceptions accordées au titre de ce règlement;
- des dispositions détaillées pour les procédures de réception par type.

#### • **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 ou que la proposition ne relève pas de la compétence exclusive de l'Union.

Étant donné que la proposition implique l'apport de modifications à la législation européenne existante, seule l'UE peut traiter efficacement ces questions. En outre,

les actions des États membres sont insuffisantes pour atteindre les objectifs stratégiques fixés.

L'intervention de l'Union européenne est nécessaire pour éviter l'émergence d'obstacles au marché unique, notamment dans le domaine des moteurs des EMNR, et en raison de la nature transnationale de la pollution atmosphérique. Bien que les effets des principaux polluants atmosphériques soient les plus graves à proximité de la source, les effets sur la qualité de l'air ne sont pas limités au niveau local et la pollution transfrontière est un problème environnemental grave susceptible de rendre inopérantes les solutions nationales. Pour résoudre le problème de la pollution atmosphérique, une action concertée au niveau de l'UE est nécessaire.

L'établissement de limites d'émissions et de procédures de réception par type au niveau national risquerait de créer une mosaïque de 28 régimes différents, ce qui nuirait sérieusement aux échanges intra-Union. Par ailleurs, cela pourrait entraîner des charges administratives et financières importantes pour les constructeurs opérant sur plusieurs marchés. Par conséquent, les objectifs de l'initiative à l'examen ne peuvent être atteints sans une action au niveau de l'UE.

Enfin, une approche harmonisée à l'échelle de l'UE devrait offrir le moyen le plus rentable pour les constructeurs et les utilisateurs finaux de réaliser les réductions d'émissions imposées.

La proposition est donc conforme au principe de subsidiarité.

- **Principe de proportionnalité**

La proposition respecte le principe de proportionnalité pour les raisons exposées ci-après.

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 l'industrie.

- **Choix des instruments**

Instrument(s) proposé(s): règlement.

Le choix d'un autre instrument serait inadéquat pour les raisons ci-après.

La directive 97/68/CE a été modifiée de façon substantielle à plusieurs reprises. Pour des raisons de clarté, de prévisibilité, de rationalité et de simplification, la Commission propose de la remplacer par un règlement et quelques actes délégués et d'exécution.

De plus, l'utilisation d'un règlement permet que les dispositions concernées soient directement applicables aux constructeurs, aux autorités compétentes en matière de réception et aux services techniques et soient mises à jour de manière beaucoup plus rapide et efficace pour mieux tenir compte des progrès techniques.

La proposition a recours à l'«approche à deux niveaux», qui est déjà 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**

Les coûts associés à la mise en place d'une base de données électronique pour l'échange d'informations sur la réception par type ont déjà été évalués dans une étude de faisabilité<sup>8</sup> commandée par la CEE-ONU en juin 2006 et, pour les véhicules automobiles, il existe déjà un système européen d'échange d'informations sur les réceptions par type (ETAES) dans l'UE.

Bien que l'étude de faisabilité n'ait pas été réalisée sur une base de données accessible au public, on peut malgré tout supposer que l'évaluation des coûts offre une estimation valable des coûts à prendre en charge.

L'étude a prévu des coûts forfaitaires de démarrage compris entre 50 000 et 150 000 euros et des coûts opérationnels compris entre 5 000 et 15 000 euros par mois, en fonction de la durée du contrat conclu avec le prestataire de services. Une fourchette mensuelle similaire est prévue pour la mise en œuvre d'un service d'assistance technique, si nécessaire.

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

##### **• Simulation, phase pilote et période de transition**

La proposition prévoit des périodes transitoires spécifiques et générales afin d'accorder un délai de mise en œuvre suffisant aux constructeurs de moteurs et d'engins et aux administrations.

Pour assurer la transition entre les normes d'émissions actuelles et la nouvelle phase d'émissions, un programme de transition fraîchement conçu est proposé: il est considérablement plus simple sur le plan administratif pour les constructeurs de

---

<sup>8</sup> T-Systems 2006, Database for the Exchange of Type Approval Documentation (DETA), Étude de faisabilité.

moteurs et d'engins et réduit également la charge administrative des autorités nationales compétentes en matière de réception.

En ce qui concerne la surveillance des performances en matière d'émissions des moteurs en service, des programmes pilotes sont proposés afin d'élaborer des procédures d'essais appropriées.

- **Simplification**

La proposition constitue une simplification de la législation.

Une directive extrêmement complexe sur les émissions des moteurs des EMNR accompagnée de quinze annexes, qui a été modifiée à huit reprises sans refonte, sera abrogée.

La proposition simplifiera les procédures administratives pour les pouvoirs publics. Elle figure dans le programme continu de la Commission pour la mise à jour et la simplification de l'acquis communautaire et dans son programme de travail législatif sous la référence 2010/ENTR/001.

- **Retrait de dispositions législatives en vigueur**

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

- **Espace économique européen**

L'acte proposé présente de l'intérêt pour l'EEE et devrait donc être étendu à celui-ci.

2014/0268 (COD)

Proposition de

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

**relatif aux exigences concernant les limites d'émissions et la réception par type pour les moteurs à combustion interne destinés aux engins mobiles non routiers**

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

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,  
vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 114,  
vu la proposition de la Commission européenne,  
après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

vu l'avis du Comité économique et social européen<sup>9</sup>,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire<sup>10</sup>,

considérant ce qui suit:

- (1) Le marché intérieur comprend un espace sans frontières intérieures dans lequel la libre circulation des biens, des personnes, des services et des capitaux doit être assurée. À cette fin, des mesures de réduction de la pollution atmosphérique par les moteurs destinés aux engins mobiles non routiers ont été établies par la directive 97/68/CE du Parlement européen et du Conseil<sup>11</sup>. Il convient de poursuivre les efforts en vue de la mise en place et du fonctionnement du marché intérieur de l'Union.
- (2) Le marché intérieur devrait se fonder sur des règles transparentes, simples et cohérentes, qui apportent une sécurité et une clarté juridiques profitables tant aux entreprises qu'aux consommateurs.
- (3) Une nouvelle approche réglementaire a été introduite en ce qui concerne la législation de l'Union relative à la réception par type des moteurs, en vue de simplifier et d'accélérer son adoption. En conséquence, le législateur établit les règles et principes fondamentaux et habilite la Commission à adopter des actes délégués concernant des modalités techniques plus détaillées. En ce qui concerne les exigences de fond, il convient dès lors que le présent règlement établisse uniquement les dispositions essentielles en matière d'émission de gaz et de particules polluants et qu'il délègue à la Commission le pouvoir d'adopter les prescriptions techniques au moyen d'actes délégués.
- (4) Le règlement (UE) n° 167/2013 du Parlement européen et du Conseil<sup>12</sup> a déjà mis en place un cadre réglementaire pour la réception et la surveillance du marché des véhicules agricoles et forestiers. Compte tenu de la similitude des domaines et de l'expérience positive acquise lors de l'application de ce règlement, bon nombre des droits et obligations établis par ce dernier devraient être pris en considération pour les engins non routiers. Toutefois, il est essentiel qu'une série de règles distinctes soient adoptées afin de tenir pleinement compte des exigences spécifiques relatives aux moteurs destinés aux engins mobiles non routiers.
- (5) Le présent règlement devrait contenir des exigences de fond concernant les limites d'émissions et les procédures de réception UE par type pour les moteurs destinés aux engins mobiles non routiers. Les principaux éléments des exigences pertinentes du présent règlement reposent sur les résultats de l'analyse d'impact en date du 20 novembre 2013 réalisée par la Commission, qui a permis d'étudier les différentes possibilités d'action en détaillant les possibles avantages et inconvénients sur les plans économique, environnemental, sécuritaire et sociétal. Cette analyse a tenu compte d'aspects tant quantitatifs que qualitatifs. Après comparaison des différentes options,

---

<sup>9</sup> JO L ...

<sup>10</sup> JO L ...

<sup>11</sup> Directive 97/68/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 1997 sur le rapprochement des législations des États membres relatives aux mesures contre les émissions de gaz et de particules polluants provenant des moteurs à combustion interne destinés aux engins mobiles non routiers (JO L 59 du 27.2.1998, p. 1).

<sup>12</sup> Règlement (UE) n° 167/2013 du Parlement européen et du Conseil du 5 février 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules agricoles et forestiers (JO L 60 du 2.3.2013, p. 1).

les solutions à privilégier ont été sélectionnées et retenues pour constituer la trame du présent règlement.

- (6) Le présent règlement vise à définir des règles harmonisées pour la réception UE par type des moteurs destinés aux engins mobiles non routiers, dans le but d'assurer le fonctionnement du marché intérieur. À cet effet, de nouvelles limites d'émissions devraient être établies pour refléter les progrès technologiques et assurer la convergence des politiques de l'Union dans le secteur routier, afin d'atteindre les objectifs de l'Union en matière de qualité de l'air et de réduire les émissions des engins mobiles non routiers, ce qui permettra d'obtenir une part plus proportionnée des émissions des engins par rapport aux émissions des véhicules routiers. La portée de la législation européenne dans ce domaine devrait être élargie, dans l'optique d'améliorer l'harmonisation du marché au niveau européen et international et de réduire autant que possible le risque de distorsions du marché. En outre, le présent règlement vise à simplifier le cadre juridique actuel, entre autres par des mesures de simplification des procédures administratives, et à améliorer les conditions générales d'exécution, notamment en renforçant les règles relatives à la surveillance du marché.
- (7) Les exigences établies pour les moteurs d'engins non routiers et les moteurs secondaires des véhicules destinés au transport de passagers ou de marchandises devraient se fonder sur les principes définis dans la communication de la Commission du 5 juin 2002 intitulée «Plan d'action "simplifier et améliorer l'environnement réglementaire"».
- (8) Le système programme d'action général de l'Union pour l'environnement adopté par la décision n° 1386/2013/UE du Parlement européen et du Conseil<sup>13</sup> rappelle que l'Union a convenu d'atteindre des niveaux de qualité de l'air exempts d'incidences négatives et de risques notables en termes de santé humaine et d'environnement. La législation de l'Union a établi des limites d'émissions appropriées concernant la qualité de l'air ambiant pour la protection de la santé humaine et des personnes sensibles en particulier, ainsi que des plafonds d'émissions nationaux<sup>14</sup>. À la suite de sa communication du 4 mai 2001, qui a institué le programme «Air pur pour l'Europe (CAFE)», la Commission a adopté, le 21 septembre 2005, une autre communication intitulée «Stratégie thématique sur la pollution atmosphérique». L'une des conclusions de cette stratégie thématique est que de nouvelles réductions des émissions de la part du secteur des transports (aériens, maritimes et terrestres), des ménages et des secteurs énergétique, agricole et industriel sont nécessaires pour atteindre les objectifs de l'Union européenne en matière de qualité de l'air. Dans ce contexte, la tâche visant à réduire les émissions provenant des moteurs destinés aux engins mobiles non routiers devrait être exécutée dans le cadre d'une stratégie globale. Les limites d'émissions de la phase V constituent l'une des mesures destinées à réduire les émissions effectives en service de polluants atmosphériques tels que les particules polluantes, ainsi que les précurseurs de l'ozone, dont les oxydes d'azote (NOx) et les hydrocarbures.
- (9) Le 12 juin 2012, l'Organisation mondiale de la santé (OMS) a, par l'intermédiaire de son Centre international de recherche sur le cancer (CIRC), reclassé les gaz

---

<sup>13</sup> Décision n° 1386/2013/UE du Parlement européen et du Conseil du 20 novembre 2013 relative à un programme d'action général de l'Union pour l'environnement à l'horizon 2020 «Bien vivre, dans les limites de notre planète» (JO L 354 du 28.12.2013, p. 171).

<sup>14</sup> Décision n° 1600/2002/CE; directive 2008/50/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 mai 2008 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe (JO L 152 du 11.6.2008, p. 1).

d'échappement des moteurs diesel comme «cancérogènes pour l'homme» (groupe 1), sur la base de preuves démontrant à suffisance que l'exposition à ces gaz est associée à un risque accru de cancer des poumons.

- (10) La réalisation des objectifs de l'Union en termes de qualité de l'air exige des efforts continus de réduction des émissions des moteurs. C'est pourquoi les constructeurs devraient être clairement informés des futures valeurs limites d'émissions et se voir accorder un délai approprié pour s'y conformer et procéder aux évolutions techniques nécessaires.
- (11) En fixant des limites d'émissions, il importe de prendre en compte les implications pour la compétitivité des marchés et des constructeurs, les coûts directs et indirects imposés aux entreprises et les avantages en termes de stimulation de l'innovation, d'amélioration de la qualité de l'air, de réduction des frais de santé et d'accroissement de l'espérance de vie.
- (12) Les émissions provenant des moteurs d'engins mobiles non routiers représentent une part importante du total des émissions d'origine anthropique de certains polluants atmosphériques nocifs. Les moteurs responsables d'une part considérable de la pollution atmosphérique par les oxydes d'azote (NOx) et les particules devraient être inclus dans le champ d'application des nouvelles règles en matière de limites d'émissions.
- (13) La Commission devrait suivre l'évolution des émissions qui ne sont pas réglementées actuellement et qui résultent d'une utilisation accrue de nouvelles formulations de carburants, de nouvelles technologies de motorisation et de nouveaux systèmes antipollution. La Commission devrait aussi, au besoin, présenter une proposition au Parlement européen et au Conseil afin de réglementer ces émissions.
- (14) Il convient d'encourager l'introduction de véhicules utilisant des carburants alternatifs, susceptibles d'émettre peu d'oxydes d'azote et de particules. Ainsi, les valeurs limites pour les hydrocarbures totaux devraient être adaptées de manière à prendre en compte les émissions d'hydrocarbures non méthaniques et les émissions de méthane.
- (15) Pour garantir la maîtrise des émissions de particules ultrafines (taille de 0,1 µm et moins), la Commission devrait être habilitée à adopter une approche basée sur le nombre de particules émises, en plus de l'approche basée sur la masse qui est actuellement suivie. L'approche basée sur le nombre de particules polluantes émises devrait s'appuyer sur les résultats du programme de mesure des particules (PMP) de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (CEE-ONU) et s'inscrire dans le respect des objectifs ambitieux existants en matière d'environnement.
- (16) Pour atteindre ces objectifs environnementaux, il convient d'indiquer que les limites fixées en ce qui concerne le nombre de particules correspondront probablement aux meilleures performances actuellement obtenues avec des filtres à particules en ayant recours à la meilleure technologie disponible.
- (17) La Commission devrait adopter des cycles d'essai harmonisés à l'échelle mondiale dans les procédures d'essai qui constituent la base des réglementations en matière d'émissions pour la réception UE par type. L'application de systèmes portables de mesure des émissions pour surveiller les émissions effectives en service devrait également être envisagée.

- (18) Afin de mieux maîtriser les émissions effectives en service et de préparer le processus de conformité en service, une méthodologie d'essai pour la surveillance des exigences de performance en matière d'émissions basée sur l'utilisation de systèmes portables de mesure des émissions devrait être adoptée selon un calendrier approprié.
- (19) Le fonctionnement correct du système de post-traitement, plus spécifiquement dans le cas des oxydes d'azote, est l'exigence fondamentale pour répondre aux limites établies en matière d'émissions de polluants. Dans ce contexte, des mesures visant à garantir le bon fonctionnement des systèmes reposant sur l'utilisation d'un réactif devraient être introduites.
- (20) Les moteurs couverts par les nouvelles règles en matière de limites d'émissions ou les nouvelles procédures de réception UE par type et conformes à celle-ci devraient être autorisés à la commercialisation dans les États membres; ils ne devraient pas être soumis à d'autres exigences nationales en matière d'émissions. L'État membre qui accorde les réceptions devrait prendre les mesures de vérification qui s'imposent pour assurer l'identification des moteurs produits dans le cadre de chaque réception UE par type.
- (21) Un nombre limité de dérogations devrait être accordé pour répondre aux besoins spécifiques liés aux forces armées, aux contraintes en matière d'approvisionnement logistique, aux essais sur le terrain de prototypes et à l'usage d'engins en atmosphères explosibles.
- (22) Les obligations des autorités nationales établies dans les dispositions relatives à la surveillance du marché du présent règlement sont plus spécifiques que les dispositions correspondantes du règlement (CE) n° 765/2008 du Parlement européen et du Conseil<sup>15</sup>.
- (23) 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 désignée ou par un service technique dûment qualifié et désigné à cette fin.
- (24) L'Union est partie contractante à l'accord de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies concernant l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables aux véhicules à roues, aux équipements et aux pièces susceptibles d'être montés et/ou utilisés sur un véhicule à roues, ainsi que les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions (ci-après dénommé «accord de 1958 révisé»).
- (25) En conséquence, les règlements de la CEE-ONU et leurs amendements pour lesquels l'Union a émis un vote favorable ou auxquels l'Union a adhéré, en application de la décision 97/836/CE, devraient être reconnus comme équivalents aux réceptions UE par type accordées au titre du présent règlement. La Commission devrait dès lors être habilitée à adopter des actes délégués afin de déterminer quels règlements de la CEE-ONU s'appliqueront aux réceptions UE par type.

---

<sup>15</sup> Règlement (CE) n° 765/2008 du Parlement européen et du Conseil du 9 juillet 2008 fixant les prescriptions relatives à l'accréditation et à la surveillance du marché pour la commercialisation des produits (JO L 218 du 13.8.2008, p. 30).

- (26) Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution du présent règlement, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission. Ces compétences devraient être exercées conformément au règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil<sup>16</sup>.
- (27) Pour compléter le présent règlement par des modalités techniques supplémentaires, la compétence d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne devrait être déléguée à la Commission pour ce qui est des familles de moteurs, des modifications non autorisées, de la surveillance des performances en matière d'émissions en service, des procédures de mesure et d'essai technique, de la conformité de la production, de la livraison séparée d'un système de post-traitement des gaz d'échappement d'un moteur, des moteurs destinés à la réalisation d'essais sur le terrain, des moteurs destinés à être utilisés en atmosphère explosible, de l'équivalence des réceptions par type de moteurs, de l'information des fabricants d'équipements d'origine et des utilisateurs finaux, des essais en interne, du niveau de performance et de l'évaluation des services techniques, des moteurs fonctionnant partiellement ou totalement au gaz, de la mesure du nombre de particules et des cycles d'essai. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées durant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts. Il convient que, lorsqu'elle prépare et élabore des actes délégués, la Commission veille à ce que les documents pertinents soient transmis simultanément, en temps utile et de façon appropriée au Parlement européen et au Conseil.
- (28) Les États membres devraient déterminer le régime des sanctions applicables aux violations du présent règlement et s'assurer de leur exécution. Ces sanctions devraient être effectives, proportionnées et dissuasives.
- (29) Afin de tenir compte des progrès techniques en cours et des dernières découvertes en matière de recherche et d'innovation, il convient de recenser de nouvelles possibilités de réduction des émissions de polluants produites par les moteurs destinés aux engins mobiles non routiers. Ces évaluations devraient se concentrer sur les catégories de moteurs qui sont incluses pour la première fois dans le champ d'application du présent règlement et sur celles dont les valeurs limites d'émissions restent inchangées dans le présent règlement.
- (30) Dans un intérêt de clarté, de prévisibilité, de rationalité et de simplification, et afin de réduire la charge qui pèse sur les constructeurs de moteurs et d'engins, le présent règlement ne devrait comporter qu'un nombre limité d'étapes de mise en œuvre en ce qui concerne l'instauration de nouveaux niveaux d'émissions et de nouvelles procédures de réception par type. Il est essentiel de définir à temps les exigences afin de garantir aux constructeurs des délais suffisants pour mettre au point, tester et appliquer des solutions techniques sur les moteurs produits en série et afin de garantir aux constructeurs et aux autorités compétentes en matière de réception des États membres des délais suffisants pour instaurer les systèmes administratifs nécessaires.
- (31) La directive 97/68/CE a été modifiée de façon substantielle à plusieurs reprises. Par souci de clarté, de prévisibilité, de rationalisation et de simplification, il convient de remplacer la directive 97/68/CE par un règlement assorti d'un nombre restreint d'actes

---

<sup>16</sup> Règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13).

délégués et d'exécution. L'utilisation d'un règlement devrait permettre que les dispositions concernées soient directement applicables aux constructeurs, aux autorités compétentes en matière de réception et aux services techniques et qu'elles soient mises à jour de manière plus rapide et efficace pour mieux tenir compte des progrès techniques.

- (32) Du fait de l'application du nouveau système réglementaire mis en place par le présent règlement, il y a lieu d'abroger la directive 97/68/CE à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2017. Cette date devrait laisser à l'industrie suffisamment de temps pour s'adapter aux nouvelles dispositions établies par le présent règlement, ainsi qu'aux spécifications techniques et dispositions administratives prévues par les actes délégués et d'exécution adoptés en application du présent règlement.
- (33) Étant donné que les objectifs du présent règlement, à savoir l'établissement de règles harmonisées relatives aux exigences administratives et techniques pour les limites d'émissions et les procédures de réception UE par type des moteurs destinés aux engins mobiles non routiers, ne peuvent pas être atteints de manière suffisante par les États membres et peuvent donc, en raison de leur portée et de leurs effets, être réalisés plus efficacement au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. En vertu du principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

## CHAPITRE I

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

#### *Article premier*

#### **Objet**

Le présent règlement établit des limites d'émissions pour les gaz polluants et les particules ainsi que les exigences administratives et techniques relatives à la réception UE par type pour l'ensemble des types de moteurs et des familles de moteurs mentionnés à l'article 2, paragraphe 1.

Le présent règlement établit également les exigences relatives à la surveillance du marché des moteurs installés ou destinés à être installés dans des engins mobiles non routiers qui font l'objet d'une réception UE par type.

## Article 2

### Champ d'application

1. Le présent règlement s'applique à tous les moteurs définis à l'article 4, qui sont installés ou destinés à être installés dans des engins non mobiles routiers, à l'exception des moteurs destinés à l'exportation dans des pays tiers.
2. Le présent règlement ne s'applique pas aux moteurs destinés:
  - a) à la propulsion des véhicules définis à l'article 3, point 13, de la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil<sup>17</sup>;
  - b) à la propulsion des véhicules agricoles et forestiers définis à l'article 3, point 11, du règlement (UE) 167/2013 du Parlement européen et du Conseil<sup>18</sup>;
  - c) aux engins fixes;
  - d) aux navires de mer, requérant un certificat de sécurité ou de navigation maritime valide;
  - e) à la propulsion des bateaux de la navigation intérieure dont la puissance nette est inférieure à 37 kW;
  - f) aux bateaux de plaisance définis par la directive 2013/53/UE du Parlement européen et du Conseil<sup>19</sup>;
  - g) aux aéronefs;
  - h) aux véhicules de loisirs, à l'exception des motoneiges, des véhicules tout-terrains et des véhicules côte à côte;
  - i) aux véhicules et engins exclusivement destinés aux compétitions;
  - j) aux modèles ou répliques à échelle réduite de véhicules ou d'engins dont la puissance nette est inférieure à 19 kW.

## Article 3

### Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

---

<sup>17</sup> Directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 septembre 2007 établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules (JO L 263 du 9.10.2007, p. 1).

<sup>18</sup> Règlement (UE) n° 167/2013 du Parlement européen et du Conseil du 5 février 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules agricoles et forestiers (JO L 60 du 2.3.2013, p. 1).

<sup>19</sup> Directive 2013/53/UE du Parlement européen et du Conseil du 20 novembre 2013 relative aux bateaux de plaisance et aux véhicules nautiques à moteur et abrogeant la directive 94/25/CE (JO L 354 du 28.12.2013, p. 90).

- 1) «engin mobile non routier», toute machine mobile, tout équipement transportable ou tout véhicule, pourvu ou non d'une carrosserie ou de roues, non destiné au transport routier de passagers ou de marchandises, y compris tout engin installé sur le châssis de véhicules destinés au transport routier de passagers ou de marchandises;
- 2) «réception UE par type», la procédure par laquelle une autorité compétente en matière de réception certifie qu'un type de moteur ou une famille de moteurs satisfait aux dispositions administratives et aux exigences techniques applicables du présent règlement;
- 3) «gaz polluants», le monoxyde de carbone (CO), les hydrocarbures totaux (HC) et les oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>), ces derniers étant constitués de l'oxyde nitrique (NO) et du dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>), exprimés en équivalent dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>);
- 4) «particules», toutes matières recueillies sur un filtre de caractéristiques spécifiées après dilution, avec de l'air filtré propre, des gaz d'échappement du moteur de sorte que la température ne dépasse pas 325 K (52 °C);
- 5) «nombre de particules (NP)», le nombre de particules solides de diamètre supérieur à 23 nm;
- 6) «moteur», un convertisseur d'énergie autre qu'une turbine à gaz dans lequel la combustion du carburant se produit dans un espace confiné, entraînant une expansion des gaz qui sont utilisés directement pour générer de l'énergie mécanique, et pour lequel une réception UE par type peut être accordée, y compris le système antipollution et l'interface de communication (matérielle et messages) entre la ou les unités de commande électronique du système moteur et toute autre unité de commande du groupe motopropulseur ou du véhicule nécessaire pour satisfaire aux exigences des chapitres II et III;
- 7) «type de moteur», une catégorie de moteurs ne présentant pas entre eux de différences en ce qui concerne les caractéristiques essentielles;
- 8) «famille de moteurs», un groupe de types de moteurs d'un constructeur qui, de par leur conception, possèdent des caractéristiques communes en ce qui concerne les émissions de gaz d'échappement et respectent les valeurs limites d'émissions applicables;
- 9) «moteur parent», un type de moteur sélectionné dans une famille de moteurs de telle manière que ses caractéristiques d'émissions soient représentatives pour cette famille;
- 10) «moteur à allumage par compression (APC)», un moteur qui fonctionne selon le principe de l'allumage par compression;
- 11) «moteur à allumage commandé (AC)», un moteur qui fonctionne selon le principe de l'allumage par étincelle;
- 12) «moteur bicarburant», un moteur conçu pour fonctionner simultanément avec un carburant liquide et un carburant gazeux, chacun possédant son propre circuit d'alimentation, et dans lequel la quantité consommée d'un carburant par rapport à l'autre peut varier selon les conditions de fonctionnement;

- 13) «moteur monocarburant», un moteur autre qu'un moteur bicarburant tel que défini au point 12);
- 14) «carburant liquide», un carburant qui existe à l'état liquide dans des conditions ambiantes normales<sup>20</sup>;
- 15) «carburant gazeux», tout carburant qui existe à l'état totalement gazeux dans des conditions ambiantes normales<sup>20</sup>;
- 16) «pouvoir énergétique relatif du gaz (GER)», dans le cas d'un moteur bicarburant, le rapport entre le contenu énergétique du carburant gazeux et le contenu énergétique global des deux carburants; dans le cas d'un moteur monocarburant, le GER est défini comme étant égal à 1 ou 0 en fonction du type de carburant utilisé;
- 17) «moteur à régime variable», un moteur autre qu'un moteur à régime constant tel que défini au point 18);
- 18) «moteur à régime constant», un moteur pour lequel la réception par type est limitée au fonctionnement à régime constant, à l'exclusion des moteurs dont la fonction de régime constant a été neutralisée ou supprimée; un moteur à régime constant peut être équipé d'un régime de ralenti pouvant être utilisé au démarrage ou à l'arrêt; un moteur à régime constant peut être équipé d'un régulateur pouvant être réglé à des vitesses alternatives lorsque le moteur est à l'arrêt;
- 19) «fonctionnement à régime constant», le fonctionnement d'un moteur qui maintient automatiquement un régime constant par la présence d'un régulateur qui adapte la demande de l'opérateur pour maintenir le régime du moteur en conditions de charge changeantes;
- 20) «moteur portable», un moteur à allumage commandé qui satisfait à au moins une des exigences suivantes:
  - a) il est utilisé dans un équipement qui est porté par l'opérateur pendant l'exécution des fonctions pour lesquelles il est conçu;
  - b) il est utilisé dans un équipement qui fonctionne dans des positions multiples, telles qu'à l'envers ou de côté, pour exécuter les fonctions pour lesquelles il est conçu;
  - c) il est utilisé dans un équipement dont le poids à sec combiné (équipement + moteur) est inférieur à 20 kilogrammes et qui satisfait à au moins l'une des conditions suivantes:
    - i) l'opérateur tient ou porte l'équipement pendant l'exécution de sa ou ses fonction(s);
    - ii) l'opérateur tient ou pilote l'équipement pendant l'exécution de sa ou ses fonction(s);
    - iii) il est utilisé dans un générateur ou une pompe;

---

<sup>20</sup> 298 K, pression ambiante totale de 101,3 kPa.

- 21) «moteur de propulsion», un moteur destiné à la propulsion, de manière directe ou indirecte, d'un type d'engin mobile non routier tel que défini au point 1);
- 22) «moteur auxiliaire», un moteur installé ou destiné à être installé dans ou sur un engin mobile non routier, autre qu'un moteur de propulsion;
- 23) «puissance nette», la puissance recueillie au banc d'essai, en bout de vilebrequin ou de l'organe équivalent, mesurée conformément à la méthode de mesure de la puissance des moteurs à combustion interne définie dans le règlement n° 120 de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies en utilisant un carburant de référence établi à l'article 24, paragraphe 2;
- 24) «puissance de référence», la puissance nette qui doit être utilisée pour déterminer les valeurs limites d'émissions applicables au moteur;
- 25) «puissance nette nominale», la puissance nette du moteur spécifiée par le constructeur au régime nominal;
- 26) «puissance nette maximale», la valeur maximale de la puissance nette sur la courbe de puissance à pleine charge nominale pour le type de moteur concerné;
- 27) «régime nominal», le régime du moteur auquel, selon la déclaration du constructeur, la puissance nominale est délivrée;
- 28) «date de production du moteur», la date (exprimée en mois et année) à laquelle le moteur subit avec succès le dernier contrôle après avoir quitté la chaîne de production et est prêt à être livré ou mis en stock;
- 29) «période de transition», les dix-huit premiers mois suivant la date de mise en œuvre obligatoire de la phase V prévue à l'article 17, paragraphe 2;
- 30) «moteur de transition», un moteur dont la date de production est antérieure aux dates de mise sur le marché de moteurs visées à l'article 17, paragraphe 2, et qui satisfait à l'une des exigences suivantes:
  - a) il respecte les limites d'émissions applicables les plus récentes définies dans la législation pertinente applicable à la date d'entrée en vigueur du présent règlement; ou
  - b) il n'était pas réglementé au niveau de l'Union à la date d'entrée en vigueur du présent règlement;
- 31) «date de production de l'engin», l'année indiquée sur le marquage réglementaire de l'engin ou, en l'absence de marquage réglementaire, l'année au cours de laquelle l'engin subit avec succès le dernier contrôle après avoir quitté la chaîne de production;
- 32) «bateau de la navigation intérieure», un bateau relevant du champ d'application de la directive 2006/87/CE;
- 33) «groupe électrogène», un engin mobile non routier indépendant qui ne fait pas partie d'un groupe motopropulseur, essentiellement destiné à produire de l'électricité;

- 34) «engin fixe», un engin qui est destiné à être installé de façon permanente à un endroit lors de sa première utilisation et qui n'est pas destiné à être déplacé, par route ou autrement, hormis durant son transport du lieu de construction au lieu de première installation;
- 35) «installé de façon permanente», vissé, ou autrement fixé de façon efficace de telle sorte qu'il ne peut être enlevé sans l'usage d'outils ou d'équipements, à une base ou toute autre entrave obligeant le moteur à fonctionner en un seul endroit dans un bâtiment, une structure, un établissement ou une installation;
- 36) «modèle ou réplique à échelle réduite», un modèle ou une réplique d'un engin ou d'un véhicule qui est construit à une échelle plus petite que l'original à des fins récréatives;
- 37) «motoneige», un engin automoteur qui est destiné à circuler hors route essentiellement sur la neige, qui est propulsé par des chenilles en contact avec la neige et dirigé par un ou plusieurs skis en contact avec la neige, et dont la masse à vide maximale en ordre de marche est de 454 kg (y compris l'équipement standard, le liquide de refroidissement, les lubrifiants, le carburant, les outils et un conducteur de 75 kg, mais à l'exclusion des accessoires optionnels);
- 38) «véhicule tout-terrain (VTT)», un véhicule motorisé, propulsé par un moteur, destiné essentiellement à circuler sur des surfaces sans revêtement sur quatre roues ou davantage, avec des pneumatiques à faible pression, et possédant uniquement une selle pour le conducteur ou une selle pour le conducteur et un siège destiné à un seul passager, ainsi qu'un guidon pour le pilotage;
- 39) «véhicule côte à côte», un véhicule autopropulsé, contrôlé par l'opérateur et non articulé destiné essentiellement à circuler sur des surfaces sans revêtement sur quatre roues ou davantage, dont la masse à vide minimale en ordre de marche est de 300 kg (y compris l'équipement standard, le liquide de refroidissement, les lubrifiants, le carburant, les outils et un conducteur de 75 kg, mais à l'exclusion des accessoires optionnels) et la vitesse maximale par construction est égale ou supérieure à 25 km/h; en outre, il est conçu pour transporter des personnes et/ou des marchandises et pour tirer et pousser du matériel, est dirigé par une commande autre qu'un guidon, est destiné à des fins récréatives ou utilitaires et ne peut transporter plus de six personnes y compris le conducteur, assises côte à côte sur un ou plusieurs sièges autres que des selles;
- 40) «autorail», un véhicule ferroviaire qui est conçu pour assurer, directement par ses propres roues ou indirectement par les roues d'autres véhicules ferroviaires, la traction nécessaire pour s'autopropulser, et qui est spécifiquement destiné à transporter des marchandises et/ou des passagers, et n'est pas une locomotive;
- 41) «locomotive», un véhicule ferroviaire conçu pour assurer, directement par ses propres roues ou indirectement par les roues d'autres véhicules ferroviaires, la traction nécessaire pour s'autopropulser ou propulser d'autres véhicules ferroviaires qui sont destinés à transporter des marchandises, des passagers et d'autres équipements, n'étant lui-même pas destiné à ou conçu pour transporter des marchandises ou des passagers (autres que ceux assurant son fonctionnement);
- 42) «véhicule ferroviaire auxiliaire», un véhicule ferroviaire qui n'est ni un autorail tel que défini au point 40) ni une locomotive telle que définie au point 41), y compris, mais sans s'y restreindre, un véhicule ferroviaire spécifiquement conçu pour effectuer des travaux

de maintenance ou de construction ou des opérations de levage sur la voie ferrée ou d'autres infrastructures ferroviaires;

- 43) «véhicule ferroviaire», un type d'engin mobile non routier qui fonctionne uniquement sur des voies de chemin de fer;
- 44) «mise à disposition sur le marché», toute fourniture d'un moteur tel que défini au point 6) destiné à être distribué ou utilisé sur le marché de l'Union dans le cadre d'une activité commerciale, à titre onéreux ou gratuit;
- 45) «mise sur le marché», la première mise à disposition, sur le marché de l'Union, d'un moteur tel que défini au point 6);
- 46) «constructeur», toute personne physique ou morale responsable, devant l'autorité compétente en matière de réception, de tous les aspects du processus de réception UE par type ou d'autorisation du moteur ainsi que de la conformité de la production du moteur et qui est également chargée des questions de surveillance du marché en ce qui concerne les moteurs produits, que cette personne physique ou morale soit ou non directement associée à tous les stades de la conception et de la construction du moteur soumis à réception;
- 47) «mandataire du constructeur», toute personne physique ou morale établie dans l'Union, dûment mandatée par le constructeur pour le représenter dans les domaines liés à l'autorité compétente en matière de réception ou à l'autorité chargée de la surveillance du marché et pour agir pour son compte dans le domaine du présent règlement;
- 48) «importateur», toute personne physique ou morale établie dans l'Union qui met sur le marché un moteur tel que défini au point 6) provenant d'un pays tiers, que le moteur soit ou non déjà installé dans un engin;
- 49) «distributeur», toute personne physique ou morale faisant partie de la chaîne d'approvisionnement, autre que le constructeur ou l'importateur, qui met à disposition sur le marché un moteur tel que défini au point 6);
- 50) «opérateur économique», le constructeur tel que défini au point 46), le mandataire du constructeur tel que défini au point 47), l'importateur tel que défini au point 48) ou le distributeur tel que défini au point 49);
- 51) «fabricant d'équipements d'origine (FEO)», un constructeur d'engins mobiles non routiers;
- 52) «autorité compétente en matière de réception», l'autorité d'un État membre établie ou désignée par l'État membre et notifiée à la Commission par celui-ci, qui est compétente pour tous les aspects de la réception d'un type de moteur ou d'une famille de moteurs, pour le processus d'autorisation, pour la délivrance et, le cas échéant, le retrait ou le refus des fiches de réception, pour la liaison avec les autorités compétentes en matière de réception des autres États membres, pour la désignation des services techniques et pour veiller à ce que le constructeur s'acquitte de ses obligations en matière de conformité de la production;
- 53) «service technique», une organisation ou un organisme désigné(e) par l'autorité compétente en matière de réception d'un État membre comme laboratoire d'essai pour

procéder à des essais, ou en tant qu'organisme d'évaluation de la conformité pour effectuer l'évaluation initiale et d'autres essais ou inspections au nom de l'autorité compétente en matière de réception, ces fonctions pouvant être assurées par l'autorité compétente en matière de réception elle-même;

- 54) «surveillance du marché», les opérations effectuées et les mesures prises par les autorités nationales pour garantir que les moteurs mis à disposition sur le marché sont conformes aux exigences établies dans la législation d'harmonisation pertinente de l'Union et ne portent pas atteinte à la santé, à l'environnement ou à tout autre aspect lié à la protection de l'intérêt public;
- 55) «autorité chargée de la surveillance du marché», une autorité d'un État membre compétente pour la réalisation de la surveillance du marché sur son territoire;
- 56) «autorité nationale», une autorité compétente en matière de réception ou toute autre autorité qui intervient dans la surveillance du marché, le contrôle aux frontières ou la mise sur le marché dans un État membre, et est responsable de ces tâches, pour les moteurs destinés aux engins mobiles non routiers;
- 57) «utilisateur final», toute personne physique ou morale autre que le constructeur, le FEO, l'importateur ou le distributeur qui est responsable du fonctionnement du moteur lorsqu'il est installé dans un type d'engin mobile non routier;
- 58) «fiche de renseignements», le document qui détermine les informations à fournir par le demandeur;
- 58) «dossier constructeur», l'ensemble complet des données, dessins, photographies, etc., fournis par le demandeur au service technique ou à l'autorité compétente en matière de réception;
- 60) «dossier de réception», le dossier constructeur, accompagné des rapports d'essais ou des autres documents que le service technique ou l'autorité compétente en matière de réception y ont adjoints au cours de l'accomplissement de leurs tâches;
- 61) «index du dossier de réception», le document présentant le contenu du dossier de réception selon une numérotation ou un marquage permettant de localiser facilement chaque page;
- 62) «stratégie d'invalidation», une stratégie de limitation des émissions qui réduit l'efficacité des systèmes antipollution dans les conditions ambiantes ou de fonctionnement du moteur rencontrées soit durant le fonctionnement normal de l'engin, soit en dehors des procédures d'essai de réception UE par type;
- 63) «système antipollution», tout dispositif, système ou élément de conception qui limite ou réduit les émissions;
- 64) «système d'alimentation en carburant», l'ensemble des composants qui jouent un rôle dans le dosage et le mélange du carburant;
- 65) «unité de commande électronique», un dispositif électronique d'un moteur qui fait partie du système antipollution et qui se sert des données des capteurs du moteur pour gérer les paramètres de celui-ci;

- 66) «système de post-traitement des gaz d'échappement», un catalyseur, un filtre à particules, un système de réduction des oxydes d'azote, un système combiné de filtre à particules et de réduction des oxydes d'azote ou tout autre dispositif de réduction des émissions qui fait partie du système antipollution, mais qui est installé en aval des soupapes d'échappement du moteur, à l'exception des systèmes de recirculation des gaz d'échappement (EGR) et des turbocompresseurs;
- 67) «recirculation des gaz d'échappement (EGR)», une technologie qui fait partie du système antipollution et qui réduit les émissions en renvoyant les gaz d'échappement expulsés de la ou des chambres de combustion dans le flux d'air d'admission avant ou pendant la combustion, à l'exception du recours au calage de distribution pour augmenter la quantité de gaz d'échappement résiduels dans la ou les chambres de combustion qui est mélangée avec l'air entrant avant ou pendant la combustion;
- 68) «modification non autorisée», la désactivation, l'adaptation ou la modification du système antipollution du moteur, y compris tout logiciel ou autre élément de commande logique de ce système, ayant pour conséquence, volontaire ou non, de diminuer les performances du moteur en matière d'émissions;
- 69) «cycle d'essai», une suite de points de mesure, correspondant chacun à un régime et un couple précis, devant être appliqués avec le moteur en phase d'essai en conditions de fonctionnement stationnaires ou transitoires;
- 70) «cycle d'essai en conditions stationnaires», un cycle d'essai dans lequel le régime et le couple moteur sont maintenus dans un ensemble fini de valeurs nominalement constantes. Les essais en conditions stationnaires sont des essais en mode discret ou des essais à modes raccordés (avec rampe de transition);
- 71) «cycle d'essai en conditions transitoires», un cycle d'essai comportant une séquence de valeurs normalisées de régime et de couple présentant des variations secondes par seconde dans le temps;
- 72) «essai en interne», la réalisation d'essais dans les locaux du constructeur, l'enregistrement des résultats d'essais et la remise d'un rapport comprenant des conclusions à l'autorité compétente en matière de réception par le constructeur, lorsque celui-ci a été désigné en tant que service technique pour évaluer la conformité à certaines exigences;
- 73) «carter», les espaces fermés à l'intérieur ou à l'extérieur d'un moteur qui sont reliés au carter d'huile par des conduits internes ou externes par lesquels les gaz et les vapeurs peuvent s'échapper;
- 74) «régénération», un événement au cours duquel les niveaux d'émissions changent pendant que l'efficacité du post-traitement se rétablit par un processus prévu par le constructeur, qui est qualifié de régénération continue ou de régénération périodique (peu fréquente);
- 75) «période de durabilité des caractéristiques d'émissions», le nombre d'heures utilisé pour déterminer les facteurs de détérioration;
- 76) «facteurs de détérioration», la série de facteurs qui indiquent le lien entre les émissions en début et en fin de période de durabilité des caractéristiques d'émissions;

- 77) «essai virtuel», des simulations informatiques, y compris des calculs, visant à démontrer le niveau de performance d'un moteur afin de faciliter la prise de décision sans qu'il soit nécessaire d'avoir recours à un moteur physique;
- 78) «application à régime intermédiaire», une application pour les moteurs à allumage commandé autres que les moteurs à allumage commandé portatifs dans laquelle le moteur installé est destiné à fonctionner à des régimes considérablement inférieurs à 3600 tr/mn;
- 79) «application à régime nominal», une application pour les moteurs à allumage commandé autres que les moteurs à allumage commandé portatifs dans laquelle le moteur installé est destiné à fonctionner à un régime nominal égal ou supérieur à 3600 tr/mn.

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués, conformément à l'article 55, en ce qui concerne les spécifications techniques détaillées des définitions fournies aux points 7), 8), 19), 27), 74) et 76). Ces actes délégués sont adoptés au plus tard le [31 décembre 2016].

#### *Article 4*

### **Catégories de moteurs**

Aux fins du présent règlement, les catégories de moteurs suivantes, subdivisées en sous-catégories définies à l'annexe I, s'appliquent:

1) «catégorie NRE», comprenant:

- a) les moteurs pour engins mobiles non routiers destinés et propres à se déplacer ou être déplacés par route ou autrement qui ne sont pas exclus en vertu de l'article 2, paragraphe 2, et ne sont inclus dans aucune des autres catégories définies aux points 2) à 10);
- b) les moteurs dont la puissance de référence est inférieure à 560 kW et qui sont utilisés en lieu et place des moteurs de catégories IWP, RLL ou RLR;

2) «catégorie NRG», comprenant les moteurs dont la puissance de référence est supérieure à 560 kW et qui sont exclusivement destinés à être utilisés dans des groupes électrogènes.

Les moteurs destinés aux groupes électrogènes autres que ceux présentant les caractéristiques indiquées au premier alinéa sont inclus dans les catégories NRE ou NRS, en fonction de leurs caractéristiques;

3) «catégorie NRSh», comprenant les moteurs à allumage commandé portatifs dont la puissance de référence est inférieure à 19 kW et qui sont exclusivement destinés à être utilisés dans des engins portatifs;

4) «catégorie NRS», comprenant les moteurs à allumage commandé dont la puissance de référence est inférieure à 56 kW et qui ne sont pas inclus dans la catégorie NRSh;

5) «catégorie IWP», comprenant:

- a) les moteurs exclusivement destinés à être utilisés dans des bateaux de la navigation intérieure, servant à leur propulsion ou destinés à leur propulsion, et dont la puissance de référence est égale ou supérieure à 37 kW;
- b) les moteurs dont la puissance de référence est supérieure à 560 kW et qui sont utilisés en lieu et place des moteurs de catégorie IWA, sous réserve du respect des exigences visées à l'article 23, paragraphe 8;

6) «catégorie IWA», comprenant les moteurs exclusivement destinés à être utilisés dans des bateaux de la navigation intérieure, servant à des fins auxiliaires ou destinés à des fins auxiliaires, et dont la puissance de référence est supérieure à 560 kW .

Les moteurs auxiliaires destinés aux bateaux de la navigation intérieure autres que ceux présentant les caractéristiques indiquées au premier alinéa sont inclus dans les catégories NRE ou NRS, en fonction de leurs caractéristiques;

7) «catégorie RLL», comprenant les moteurs exclusivement destinés à être utilisés dans des locomotives, servant à leur propulsion ou destinés à leur propulsion;

8) «catégorie RLR», comprenant les moteurs exclusivement destinés à être utilisés dans des autorails, servant à leur propulsion ou destinés à leur propulsion;

9) «catégorie SMB», comprenant les moteurs à allumage commandé exclusivement destinés à être utilisés dans des motoneiges.

Les moteurs destinés aux motoneiges autres que ceux présentant les caractéristiques indiquées au premier alinéa sont inclus dans la catégorie NRE;

10) «catégorie ATS», comprenant les moteurs à allumage commandé exclusivement destinés à être utilisés dans des véhicules tout-terrains et des véhicules côte à côte.

Les moteurs destinés aux véhicules tout-terrains et véhicules côte à côte autres que ceux présentant les caractéristiques indiquées au premier alinéa sont inclus dans la catégorie NRE.

Un moteur d'une catégorie spécifique destiné à être utilisé dans une application à régime variable peut également être utilisé en lieu et place d'un moteur de la même catégorie destiné à être utilisé dans une application à régime constant. Les moteurs à régime variable de catégorie IWP utilisés dans des applications à régime constant doivent, en outre, satisfaire aux exigences de l'article 23, paragraphe 7 ou 8, selon le cas.

Les moteurs destinés aux véhicules ferroviaires auxiliaires et les moteurs auxiliaires destinés aux autorails sont inclus dans les catégories NRE ou NRS, en fonction de leurs caractéristiques.

## CHAPITRE II

### ***OBLIGATIONS GÉNÉRALES***

#### *Article 5*

##### **Obligations des États membres**

1. Les États membres mettent en place ou désignent les autorités compétentes en matière de réception qu'ils chargent des questions relatives à la réception, ainsi que les autorités chargées de la surveillance du marché auxquelles ils confient les questions liées à la surveillance du marché conformément au présent règlement. Les États membres notifient la mise en place ou la désignation de ces autorités à la Commission.
2. La notification des autorités compétentes en matière de réception et des autorités chargées de la surveillance du marché comprend leur nom, leur adresse, y compris l'adresse électronique, ainsi que leur domaine de compétence. La Commission publie sur son site internet la liste et les coordonnées des autorités compétentes en matière de réception.
3. Les États membres n'autorisent la mise sur le marché de moteurs, qu'ils soient ou non déjà installés dans des engins, que s'ils sont couverts par une réception UE par type valide accordée au titre du présent règlement.

Les États membres n'autorisent la mise sur le marché d'engins que si leurs moteurs sont couverts par une réception UE par type valide accordée au titre du présent règlement.

4. Les États membres ne peuvent interdire, restreindre ou entraver la mise sur le marché de moteurs 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.
5. Les États membres organisent et réalisent la surveillance du marché et le contrôle de l'entrée des moteurs sur le marché conformément au chapitre III du règlement (CE) n° 765/2008 du Parlement européen et du Conseil<sup>21</sup>.

#### *Article 6*

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

1. Les autorités compétentes en matière de réception veillent à ce que les constructeurs demandant une réception UE par type satisfassent aux obligations qui leur incombent en vertu du présent règlement.

---

<sup>21</sup> Règlement (CE) n° 765/2008 du Parlement européen et du Conseil du 9 juillet 2008 fixant les prescriptions relatives à l'accréditation et à la surveillance du marché pour la commercialisation des produits et abrogeant le règlement (CEE) n° 339/93 du Conseil (JO L 218 du 13.8.2008, p. 30).

2. Les autorités compétentes en matière de réception n'accordent la réception UE par type qu'aux types de moteurs et familles de moteurs qui satisfont aux exigences du présent règlement.
3. Les autorités compétentes en matière de réception rendent public, par l'intermédiaire de la plateforme administrative centrale de l'Union visée à l'article 41, un registre de tous les types de moteurs et familles de moteurs pour lesquels elles ont accordé la réception UE par type, contenant au moins les informations suivantes: la marque, la mention du constructeur, la catégorie de moteur, le numéro de réception par type et la date de réception par type.

#### *Article 7*

### **Mesures de surveillance du marché**

Pour les moteurs ayant reçu la réception UE par type, les autorités chargées de la surveillance du marché effectuent, sur une échelle suffisante et sur la base d'échantillons adéquats, des contrôles documentaires et, le cas échéant, des contrôles physiques et de laboratoire des moteurs. À cette fin, elles prennent en considération les principes établis d'évaluation des risques, les plaintes éventuelles et les autres informations pertinentes.

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

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

#### *Article 8*

### **Obligations des constructeurs**

1. Les constructeurs s'assurent que, lorsque leurs moteurs sont mis sur le marché, ils sont construits et réceptionnés conformément aux exigences définies aux chapitres II et III du présent règlement.
2. Aux fins de la réception des moteurs, 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.
3. Les constructeurs établis en dehors de l'Union désignent un mandataire unique établi dans l'Union pour les besoins de la surveillance du marché, qui peut être le mandataire visé au paragraphe 2 ou un autre mandataire.
4. Les constructeurs sont responsables, envers l'autorité compétente en matière de réception, de tous les aspects du processus de réception et de la conformité de la production, qu'ils soient ou non directement associés à toutes les étapes de la construction d'un moteur.

5. Conformément au présent règlement, les constructeurs veillent à ce que des procédures soient en place pour que la production en série reste conforme au type réceptionné. Les modifications de la conception de moteurs ou de leurs caractéristiques ainsi que les modifications des exigences auxquelles les moteurs sont déclarés conformes sont prises en considération conformément au chapitre VI.
6. Outre le marquage apposé sur leurs moteurs conformément à l'article 31, les constructeurs indiquent leur nom, leur raison sociale ou leur marque déposée et l'adresse dans l'Union à laquelle ils peuvent être contactés sur leurs moteurs mis à disposition sur le marché ou, lorsque ce n'est pas possible, sur l'emballage ou dans un document accompagnant le moteur.
7. Les constructeurs s'assurent que, lorsqu'un moteur est sous leur responsabilité, les conditions de stockage ou de transport ne compromettent pas sa conformité aux exigences prévues aux chapitres II et III.

#### *Article 9*

#### **Obligations des constructeurs concernant leurs produits non conformes**

1. Les constructeurs qui considèrent ou ont des raisons de croire que leur moteur qui a été mis sur le marché n'est pas conforme au présent règlement procèdent immédiatement à une enquête sur la nature de la non-conformité et la probabilité de sa survenue. Ils prennent des mesures correctives, sur la base des résultats de l'enquête, afin de s'assurer que les moteurs en production soient rapidement mis en conformité avec le type ou la famille réceptionnée. Si elles sont proportionnées à la nature de la non-conformité et à la probabilité de sa survenue, les dispositions de l'article 38 s'appliquent.

Nonobstant les exigences énoncées au premier alinéa, le constructeur n'est pas tenu de prendre des mesures correctives pour les moteurs qui ne sont pas conformes au présent règlement en raison de modifications apportées après leur mise sur le marché et non autorisées par le constructeur.

2. Le constructeur informe immédiatement l'autorité compétente qui a accordé la réception, en fournissant des précisions notamment sur la non-conformité et toute mesure corrective prise.
3. Les constructeurs tiennent le dossier de réception visé à l'article 21, paragraphe 9, et un exemplaire des certificats de conformité visés à l'article 30 à la disposition des autorités compétentes en matière de réception pendant une période de dix ans après la mise sur le marché d'un moteur.
4. Sur requête motivée d'une autorité nationale, les constructeurs lui communiquent, par l'intermédiaire de l'autorité compétente en matière de réception, un exemplaire de la fiche de réception UE par type d'un moteur, dans une langue aisément compréhensible par l'autorité requérante.

## *Article 10*

### **Obligations des mandataires du constructeur en matière de surveillance du marché**

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

- 1) à avoir accès au dossier constructeur visé à l'article 20 et aux certificats de conformité visés à l'article 30 de manière à pouvoir les mettre à la disposition des autorités compétentes en matière de réception pendant une période de dix ans après la mise sur le marché d'un moteur;
- 2) sur requête motivée d'une autorité compétente en matière de réception, à lui communiquer toutes les informations et tous les documents nécessaires pour démontrer la conformité de la production d'un moteur;
- 3) à coopérer, à leur demande, avec les autorités compétentes en matière de réception ou les autorités chargées de la surveillance du marché, à toute mesure prise en vue d'éliminer tout risque grave pour la sécurité présentée par des moteurs couverts par son mandat.

## *Article 11*

### **Obligations des importateurs**

1. Les importateurs ne mettent sur le marché que des moteurs conformes ayant reçu la réception UE par type.
2. Avant la mise sur le marché d'un moteur ayant fait l'objet d'une réception UE par type, les importateurs s'assurent qu'un dossier de réception conforme à l'article 21, paragraphe 9, est disponible et que le moteur porte la marque requise et est conforme à l'article 8, paragraphe 6.
3. Pendant une période de dix ans après la mise sur le marché du moteur, les importateurs tiennent un exemplaire du certificat de conformité à la disposition des autorités compétentes en matière de réception et des autorités chargées de la surveillance du marché et veillent à ce que le dossier de réception mentionné à l'article 21, paragraphe 9, puisse être mis à la disposition de ces autorités à leur demande.
4. Les importateurs indiquent leur nom, leur raison sociale ou leur marque déposée et l'adresse à laquelle ils peuvent être joints sur le moteur ou, lorsque ce n'est pas possible, sur l'emballage du moteur ou dans un document accompagnant celui-ci.
5. Les importateurs mettent à disposition des instructions et des informations, conformément à l'article 41.
6. Les importateurs s'assurent, que lorsqu'un moteur est sous leur responsabilité, les conditions de stockage ou de transport ne compromettent pas sa conformité aux exigences prévues aux chapitres II et III.

## *Article 12*

### **Obligations des importateurs concernant leurs produits non conformes**

1. Les importateurs qui considèrent ou ont des raisons de croire qu'un moteur n'est pas conforme aux exigences du présent règlement, et notamment qu'il ne correspond pas à la réception par type, s'abstiennent de distribuer le moteur jusqu'à ce qu'il ait été mis en conformité. En outre, ils en informent le constructeur et les autorités chargées de la surveillance du marché, ainsi que l'autorité compétente qui a accordé la réception.
2. Les importateurs qui considèrent ou ont des raisons de croire qu'un moteur qu'ils ont mis sur le marché n'est pas conforme au présent règlement procèdent immédiatement à une enquête sur la nature de la non-conformité et la probabilité de sa survenue. Ils prennent des mesures correctives, sur la base des résultats de l'enquête, afin de s'assurer que les moteurs en production soient rapidement mis en conformité avec le type ou la famille réceptionné(e). Si elles sont proportionnées à la nature de la non-conformité et à la probabilité de sa survenue, les dispositions de l'article 38 peuvent s'appliquer.
3. Sur requête motivée d'une autorité nationale, les importateurs lui communiquent toutes les informations et tous les documents nécessaires pour démontrer la conformité d'un moteur, dans une langue aisément compréhensible par cette autorité.

## *Article 13*

### **Obligations des distributeurs**

1. Lorsqu'ils mettent un moteur à disposition sur le marché, les distributeurs agissent avec la diligence requise en ce qui concerne les exigences du présent règlement.
2. Avant de mettre un moteur à disposition sur le marché, les distributeurs vérifient que celui-ci porte le marquage réglementaire ou la marque de réception UE requise et est accompagné des documents, instructions et informations de sécurité requis dans une langue compréhensible pour le FEO, et que l'importateur et le constructeur ont respecté les exigences énoncées à l'article 11, paragraphes 2 et 4, et à l'article 31, paragraphes 1 et 2.
3. Les distributeurs s'assurent, que lorsqu'un moteur est sous leur responsabilité, les conditions de stockage ou de transport ne compromettent pas sa conformité aux exigences prévues aux chapitres II et III.

## *Article 14*

### **Obligations des distributeurs concernant leurs produits non conformes**

1. Les distributeurs qui considèrent ou ont des raisons de croire qu'un moteur n'est pas conforme aux exigences du présent règlement s'abstiennent de distribuer le moteur jusqu'à ce qu'il ait été mis en conformité.

2. Les distributeurs qui considèrent ou ont des raisons de croire qu'un moteur qu'ils ont distribué n'est pas conforme au présent règlement informent le constructeur ou le mandataire du constructeur afin d'assurer que les mesures correctives nécessaires pour mettre les moteurs en production en conformité avec le type ou la famille réceptionné(e) sont prises conformément à l'article 9, paragraphe 1, ou à l'article 12, paragraphe 2.
3. Sur requête motivée d'une autorité nationale, les distributeurs s'assurent que le constructeur communique à l'autorité nationale les informations précisées à l'article 9, paragraphe 3, ou que l'importateur communique à l'autorité nationale les informations précisées à l'article 11, paragraphe 3.

#### *Article 15*

### **Cas dans lesquels les obligations des constructeurs s'appliquent aux importateurs et aux distributeurs**

Un importateur ou un distributeur est considéré comme un constructeur aux fins du présent règlement et est soumis aux obligations incombant au constructeur en vertu des articles 8 à 10, lorsqu'il met à disposition sur le marché un moteur sous son propre nom ou sa propre marque, ou lorsqu'il modifie un moteur de telle sorte que sa conformité aux exigences applicables risque d'en être affectée.

#### *Article 16*

### **Identification des opérateurs économiques**

Sur demande, les opérateurs économiques identifient, à l'intention des autorités compétentes en matière de réception et des autorités chargées de la surveillance du marché, pendant une période de cinq ans à compter de la date de mise sur le marché:

- a) tout opérateur économique qui leur a fourni un moteur;
- b) tout opérateur économique auquel ils ont fourni un moteur.

## **CHAPITRE III**

### ***EXIGENCES DE FOND***

#### *Article 17*

**Exigences en matière d'émissions de gaz d'échappement pour la réception UE par type**

1. Les constructeurs veillent à ce que les types de moteurs et les familles de moteurs soient conçus, construits et assemblés de façon à se conformer aux exigences établies aux chapitres II et III du présent règlement.
2. Les types et familles de moteurs ne peuvent excéder, à partir de la date de mise sur le marché des moteurs indiquée à l'annexe III, les valeurs limites d'émissions de gaz d'échappement mentionnées en tant que «phase V» et établies à l'annexe II.

Lorsque, conformément aux paramètres définissant la famille de moteurs indiqués dans l'acte délégué, une famille de moteurs couvre plusieurs plages de puissance, le moteur parent (aux fins de la réception par type) et tous les types de moteurs appartenant à la même famille (aux fins de la conformité de la production), en ce qui concerne les plages de puissance applicables:

- respectent les valeurs limites d'émissions les plus strictes;
  - sont testés sur la base des cycles d'essai qui correspondent aux valeurs limites d'émissions les plus strictes;
  - sont soumis aux premières dates applicables pour la réception par type et la mise sur le marché visées à l'annexe III.
3. Les émissions de gaz d'échappement des différents types et familles de moteurs sont mesurées sur la base des cycles d'essai visés à l'article 23 et conformément aux dispositions relatives à la réalisation d'essais et de mesures visées à l'article 24.
  4. Les différents types et familles de moteurs sont conçus pour résister aux modifications non autorisées et ne peuvent faire usage de stratégies d'invalidation.
  5. La Commission est habilitée à adopter, conformément à l'article 55, des actes délégués concernant les spécifications techniques détaillées relatives aux paramètres utilisés pour la définition de la famille de moteurs et les dispositions techniques détaillées pour résister aux modifications non autorisées visées au paragraphe 4. Ces actes délégués sont adoptés au plus tard le [31 décembre 2016].

### *Article 18*

#### **Surveillance des émissions des moteurs en service**

1. La surveillance des émissions de gaz polluants et de particules des engins en service des différents types et familles est assurée par la réalisation d'essais sur les moteurs installés dans les engins mobiles non routiers fonctionnant sur leurs cycles de fonctionnement normal. Ces essais sont réalisés sur des moteurs qui ont été correctement entretenus et satisfont aux dispositions relatives à la sélection des moteurs, aux procédures d'essai et à la communication des résultats pour les différentes catégories de moteurs.

La Commission met en œuvre des programmes pilotes en vue de concevoir des procédures d'essai appropriées pour les catégories et sous-catégories de moteurs pour lesquelles il n'existe pas de telles procédures d'essai.

2. La Commission est habilitée à adopter, conformément à l'article 55, des actes délégués concernant les modalités détaillées de la sélection des moteurs, des procédures d'essai et de la communication des résultats visés au paragraphe 1. Ces actes délégués sont adoptés au plus tard le [31 décembre 2016].

## **CHAPITRE IV**

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

#### *Article 19*

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

1. Les constructeurs présentent une demande de réception UE par type pour un type de moteur ou une famille de moteurs à l'autorité compétente en matière de réception d'un État membre. Toute demande est accompagnée du dossier constructeur mentionné à l'article 20.
2. Un moteur conforme aux caractéristiques du type de moteur ou, dans le cas d'une famille de moteurs, du moteur parent décrites dans le dossier constructeur est mis à la disposition du service technique chargé des essais de réception.
3. Dans le cas d'une demande portant sur la réception UE par type d'une famille de moteurs, si l'autorité compétente en matière de réception estime que, en ce qui concerne le moteur parent sélectionné visé au paragraphe 2, la demande ne représente pas pleinement la famille de moteurs décrite dans le dossier constructeur, un moteur parent de remplacement et, le cas échéant, un moteur parent supplémentaire qu'elle estime représentatifs de la famille de moteurs sont fournis aux fins de la réception.
4. Une demande de réception d'un type de moteur ou d'une famille de moteurs ne peut être introduite qu'auprès d'un seul État membre. Chaque type de moteur ou famille de moteurs à réceptionner fait l'objet d'une demande distincte.

#### *Article 20*

##### **Dossier constructeur**

1. Le demandeur communique un dossier constructeur à l'autorité compétente en matière de réception.
2. Le contenu du dossier constructeur est défini dans un acte d'exécution et inclut les éléments suivants:
  - a) une fiche de renseignements;

- b) l'ensemble des données, dessins, photographies et autres informations pertinents en rapport avec le moteur;
  - c) toute information complémentaire demandée par l'autorité compétente en matière de réception dans le cadre de la procédure de demande.
3. Le dossier constructeur peut être communiqué sur papier ou dans un format électronique qui est accepté par le service technique et l'autorité compétente en matière de réception.
4. La Commission est habilitée à établir, au moyen d'actes d'exécution, des modèles en ce qui concerne la fiche de renseignements et le dossier constructeur. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 54, paragraphe 2, au plus tard le [31 décembre 2016].

## **CHAPITRE V**

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

#### *Article 21*

##### **Dispositions générales**

1. L'autorité compétente en matière de réception qui reçoit la demande accorde la réception UE par type à tous les types de moteurs ou familles de moteurs qui sont conformes à l'ensemble des éléments suivants:
- a) les informations contenues dans le dossier constructeur;
  - b) les exigences du présent règlement;
  - c) les dispositions relatives à la production visées à l'article 25.
2. Les autorités compétentes en matière de réception n'imposent aucune autre exigence en matière de réception par type concernant les émissions de gaz d'échappement pour les engins mobiles non routiers dans lesquels un moteur est installé, si le moteur répond aux exigences spécifiées dans le présent règlement.
3. Les autorités compétentes en matière de réception n'accordent pas la réception UE par type à un type de moteur ou une famille de moteurs qui ne répond pas aux exigences définies dans le présent règlement, après les dates pour la réception par type de moteurs fixées à l'annexe III pour chaque sous-catégorie de moteurs.
4. Les fiches de réception UE par type sont numérotées selon un système harmonisé défini par la Commission au moyen d'actes d'exécution.
5. L'autorité compétente en matière de réception de chaque État membre:

- a) envoie chaque mois aux autorités compétentes en matière de réception des autres États membres une liste des réceptions UE par type qu'elle a accordées, refusé d'accorder ou retirées au cours de ce mois, en indiquant les motifs de sa décision;
  - b) Informe, sans tarder, ses homologues des autres États membres de sa décision de refuser ou de retirer la réception d'un moteur, ainsi que des motifs de cette décision;
  - c) envoie, dans un délai d'un mois suivant la réception d'une demande envoyée par l'autorité compétente en matière de réception d'un autre État membre:
    - un exemplaire de la fiche de réception UE par type du moteur ou de la famille de moteurs concerné(e), si une telle fiche existe, accompagné du dossier de réception pour chaque type de moteur ou famille de moteurs ayant fait l'objet de l'octroi, du refus ou du retrait d'une réception; et/ou
    - la liste des moteurs produits conformément aux réceptions UE par type octroyées, telle que décrite à l'article 35.
6. Chaque année et chaque fois qu'elle en reçoit la demande, l'autorité compétente en matière de réception de chaque État membre envoie à la Commission un exemplaire de la fiche technique concernant les types de moteurs ou familles de moteurs réceptionnés depuis la dernière notification.
7. Sur demande de la Commission, l'autorité compétente en matière de réception lui envoie également les informations visées au paragraphe 5.
8. Les exigences visées aux paragraphes 5, 6 et 7 sont réputées remplies par le chargement des informations ou données pertinentes sur la plateforme administrative centrale de l'Union visée à l'article 42. L'exemplaire en question peut également être envoyé en format électronique sécurisé.
9. L'autorité compétente en matière de réception constitue un dossier de réception, comprenant le dossier constructeur, accompagné des rapports d'essais et de tous les autres documents que le service technique ou l'autorité compétente en matière de réception ont joints au dossier constructeur dans l'exercice de leurs fonctions. Le dossier de réception comporte un index, qui en détaille le contenu selon une numérotation ou un marquage permettant de localiser facilement chaque page, tout document étant présenté de telle manière qu'il répertorie les étapes successives de la gestion de la réception UE par type, notamment les dates des révisions et des mises à jour. L'autorité compétente en matière de réception tient à disposition les informations contenues dans le dossier de réception pendant une période de dix ans après la fin de validité de la réception UE par type concernée.
10. La Commission est habilitée à adopter, par voie d'actes d'exécution:
- a) la méthode d'établissement du système de numérotation harmonisé visé au paragraphe 4;
  - b) le format unique de la fiche technique à remplir pour chaque type de moteur ou famille de moteurs ayant fait l'objet d'une réception UE par type par l'autorité

compétente en matière de réception de chaque État membre, telle que visée au point a) du paragraphe 5;

- c) le modèle de la liste des moteurs produits conformément aux réceptions UE par type octroyées à remplir par l'autorité compétente en matière de réception de chaque État membre, telle que visée au point c) du paragraphe 5;
- d) le format unique de la fiche technique concernant les types de moteurs ou familles de moteurs réceptionnés depuis la dernière notification à remplir par l'autorité compétente en matière de réception de chaque État membre, telle que visée au paragraphe 6.

Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 54, paragraphe 2, au plus tard le [31 décembre 2016].

## *Article 22*

### **Dispositions spécifiques concernant la fiche de réception UE par type**

1. La fiche de réception UE par type comporte, en annexe, les documents suivants:
  - a) le dossier de réception visé à l'article 21, paragraphe 9;
  - 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 Commission élabore un modèle de fiche de réception UE par type.
3. Pour chaque type de moteur, l'autorité compétente en matière de réception:
  - a) remplit toutes les rubriques correspondantes de la fiche de réception UE par type, y compris la fiche des résultats d'essais qui y est annexée;
  - b) dresse l'index du dossier de réception;
  - c) envoie, sans délai, la fiche remplie, accompagnée de ses annexes, au demandeur.
4. Dans le cas d'une réception UE par type dont la validité, en application de l'article 33, fait l'objet de restrictions ou pour laquelle il a été dérogé à certaines dispositions du présent règlement, la fiche de réception UE mentionne ces restrictions ou dérogations.
5. La Commission est habilitée à adopter, par voie d'actes d'exécution, le modèle de fiche de réception UE par type et le modèle de fiche des résultats d'essais visée au point a) du paragraphe 3. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 54, paragraphe 2, au plus tard le [31 décembre 2016].

## Article 23

### Essais requis pour la réception UE par type

1. Le respect des exigences techniques prévues par le présent règlement est démontré au moyen des essais appropriés effectués par les services techniques désignés.

Les procédures de mesure et d'essai technique et les équipements et outils spécifiques prescrits pour effectuer ces essais sont décrits à l'article 24.

2. Le constructeur met à la disposition de l'autorité compétente en matière de réception autant de moteurs que l'exigent les actes délégués applicables aux fins de la réalisation des essais requis.
3. Les essais requis sont effectués sur des moteurs qui sont représentatifs du type à réceptionner.

Nonobstant les exigences visées au premier alinéa, le constructeur peut sélectionner, en accord avec l'autorité compétente en matière de réception, un moteur qui, tout en n'étant pas représentatif du type à réceptionner, combine un certain nombre des caractéristiques les plus défavorables en ce qui concerne le niveau de performance requis. Des méthodes virtuelles d'essai peuvent être utilisées pour aider à la prise de décision pendant le processus de sélection.

4. Aux fins de la réalisation des essais de réception UE par type, les cycles qui s'appliquent sont décrits à l'annexe IV. Les cycles d'essai applicables à chaque type de moteur inclus dans la réception UE par type sont indiqués dans la fiche de renseignements relative à la réception UE par type.
5. Le moteur parent est testé sur un dynamomètre, en utilisant le cycle d'essai NRSC applicable identifié à l'annexe IV dans les tableaux IV-1 à IV-10. Au choix du constructeur, cet essai peut être réalisé en mode discret ou à modes raccordés (avec rampe de transition). À l'exception des cas identifiés aux paragraphes 7 et 8, un moteur à régime variable d'une catégorie spécifique utilisé dans une application à régime constant de la même catégorie ne doit pas nécessairement être testé selon le cycle d'essai en conditions stationnaires pour régime constant applicable.
6. Dans le cas d'un moteur à régime constant équipé d'un régulateur pouvant être réglé à des régimes alternatifs, les exigences du paragraphe 5 doivent être remplies à chaque régime constant applicable et la fiche de renseignements relative à la réception UE par type doit indiquer les régimes qui s'appliquent pour chaque type de moteur.
7. Dans le cas d'un moteur de catégorie IWP destiné à être utilisé tant pour des applications à régime variable que pour des applications à régime constant, les exigences du paragraphe 5 doivent être remplies pour chaque cycle d'essai en conditions stationnaires applicables séparément et la fiche de renseignements relative à la réception UE par type doit indiquer chaque cycle d'essai en conditions stationnaires pour lequel cette exigence a été remplie.

8. Dans le cas d'un moteur de catégorie IWP dont la puissance de référence excède 560 kW et qui est destiné à être utilisé en lieu et place d'un moteur de catégorie IWA conformément au deuxième alinéa de l'article 4, les exigences du paragraphe 5 doivent être remplies séparément pour chaque cycle d'essai en conditions stationnaires applicables définies à la fois dans le tableau IV-5 et dans le tableau IV-6 de l'annexe IV et la fiche de renseignements relative à la réception par type doit indiquer chaque cycle d'essai en conditions stationnaires pour lequel cette exigence a été remplie.
9. À l'exception des moteurs réceptionnés en vertu de l'article 32, paragraphe 4, les moteurs à régime variable de catégorie NRE dont la puissance nette est égale ou supérieure à 19 kW, mais n'excède pas 560 kW doivent non seulement remplir les exigences du paragraphe 5, mais également être testés sur un dynamomètre en utilisant le cycle d'essai en conditions transitoires identifié dans le tableau IV-11 de l'annexe IV.
10. Les moteurs des sous-catégories NRS-v-2b et NRS-v-3 dont le régime maximal est inférieur ou égal à 3400 tr/mn doivent non seulement remplir les exigences du paragraphe 5, mais également être testés sur un dynamomètre en utilisant le cycle d'essai en conditions transitoires identifié dans le tableau IV-12 de l'annexe IV.
11. La Commission est habilitée à adopter, conformément à l'article 55, des actes délégués établissant les spécifications et caractéristiques techniques détaillées des cycles d'essai en conditions stationnaires et transitoires visés dans le présent article. Ces actes délégués sont adoptés au plus tard le [31 décembre 2016].
12. La Commission est habilitée à adopter, par voie d'actes d'exécution, le format unique des essais requis pour la réception UE par type. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 54, paragraphe 2, au plus tard le [31 décembre 2016].

#### *Article 24*

#### **Réalisation de mesures et d'essais pour la réception UE par type**

1. Les résultats des essais en laboratoire sur les émissions de gaz d'échappement pour tous les moteurs relevant du présent règlement sont ajustés pour inclure des facteurs de détérioration adaptés aux périodes de durabilité des caractéristiques d'émissions spécifiées à l'annexe V.
2. Un type de moteur ou une famille de moteurs doit respecter les limites d'émissions établies dans le présent règlement concernant les carburants ou combinaisons de carburants de référence appropriés figurant dans la liste suivante:
  - gazole;
  - essence;
  - mélange essence/huile, pour les moteurs à allumage commandé à deux temps;

- gaz naturel/biométhane;
  - gaz de pétrole liquéfié (GPL);
  - éthanol.
3. Pour la réalisation des mesures et des essais, les exigences techniques doivent être respectées en ce qui concerne les aspects suivants:
- a) les appareils et procédures pour la réalisation des essais;
  - b) les appareils et procédures pour l'échantillonnage et la mesure des émissions;
  - c) les méthodes d'évaluation des données et de calcul;
  - d) la méthode d'établissement des facteurs de détérioration;
  - e) pour les moteurs des catégories NRE, NRG, IWP, IWA, RLR, NRS et NRSh qui respectent les valeurs limites d'émissions de la «phase V» définies à l'annexe II:
    - i. la méthode de prise en compte des émissions de gaz de carter;
    - ii. la méthode de prise en compte de la régénération peu fréquente des systèmes de post-traitement;
  - f) pour les moteurs à gestion électronique des catégories NRE, NRG, IWP, IWA, RLL et RLR qui respectent les valeurs limites d'émissions de la «phase V» définies à l'annexe II et qui utilisent un système de gestion électronique pour déterminer à la fois le débit et le point d'injection du carburant ou qui font appel à un système de gestion électronique pour activer, désactiver ou moduler le système antipollution utilisé pour réduire les émissions de NOx:
    - i. les exigences techniques relatives aux stratégies de limitation des émissions, y compris les documents requis pour démontrer ces stratégies;
    - ii. les exigences techniques relatives aux mesures de limitation des émissions de NOx, y compris la méthode pour démontrer ces exigences techniques;
    - iii. les exigences techniques concernant la plage associée au cycle NRSC pertinent dans laquelle est contrôlée la quantité d'émissions pouvant excéder les valeurs limites prévues à l'annexe II;
    - iv. la sélection par le service technique de points de mesure supplémentaires dans la plage de contrôle durant les essais au banc sur les émissions.
4. La Commission est habilitée à adopter, conformément à l'article 55 du présent règlement, des actes délégués établissant:
- a) la méthodologie à utiliser pour ajuster les résultats des essais en laboratoire sur les émissions afin d'inclure les facteurs de détérioration visés au paragraphe 1;

- b) les caractéristiques techniques des carburants de référence énumérés dans le présent paragraphe pour les essais de réception et le contrôle de la conformité de la production visé au paragraphe 2;
- c) les exigences et caractéristiques techniques détaillées pour la réalisation des mesures et essais visés au paragraphe 3;
- d) la méthode de mesure du nombre de particules, en tenant compte des spécifications fournies dans la série 06 d'amendements au règlement n° 49 de la CEE-ONU;
- e) les exigences techniques détaillées pour les essais sur les moteurs fonctionnant partiellement ou totalement au gaz visés à l'annexe II.

### *Article 25*

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

1. Une autorité compétente en matière de réception qui accorde une réception UE par type prend les mesures nécessaires en vue de vérifier, au besoin en coopération avec les autorités compétentes en matière de réception des autres États membres, si les mesures adéquates ont été prises pour garantir que les moteurs en production seront conformes au type réceptionné en ce qui concerne les exigences du présent règlement.
2. Une autorité compétente en matière de réception qui accorde une réception UE par type d'une famille de moteurs prend les mesures nécessaires pour vérifier que les certificats de conformité délivrés par le constructeur sont conformes aux exigences de l'article 30. À cette fin, l'autorité compétente en matière de réception vérifie qu'un nombre suffisant de modèles de certificats de conformité sont conformes aux exigences de l'article 30 et que le constructeur a pris les dispositions nécessaires pour s'assurer que les données figurant sur les certificats de conformité sont correctes.
3. Une autorité compétente en matière de réception qui a accordé une réception UE par type prend les mesures nécessaires, en ce qui concerne cette réception, en vue de vérifier, au besoin en coopération avec les autorités compétentes en matière de réception des autres États membres, que les mesures visées aux paragraphes 1 et 2 du présent article restent adéquates de sorte que les moteurs en production demeurent conformes au type réceptionné, et que les certificats de conformité continuent de satisfaire aux exigences de l'article 30.
4. Pour vérifier que les moteurs sont conformes au type réceptionné, l'autorité compétente en matière de réception qui a procédé à la réception UE par type peut effectuer toutes les vérifications ou tous les essais requis pour la réception UE par type sur des échantillons prélevés dans les locaux du constructeur, y compris les installations de production.
5. Lorsqu'une autorité compétente en matière de réception qui a accordé une réception UE par type constate que les mesures visées aux paragraphes 1 et 2 du présent article

ne sont pas appliquées, s'écartent sensiblement des mesures et des plans de contrôle convenus, ne sont plus appliquées ou ne sont plus jugées adéquates, bien que la production n'ait pas pris fin, elle prend les mesures nécessaires afin de garantir que la procédure en matière de conformité de la production est correctement suivie ou procède au retrait de la réception UE par type.

6. La Commission est habilitée à adopter, conformément à l'article 55, des actes délégués établissant les mesures détaillées à prendre et les procédures à suivre par les autorités compétentes en matière de réception pour s'assurer que les moteurs en production sont conformes au type réceptionné. Ces actes délégués sont adoptés au plus tard le [31 décembre 2016].

## CHAPITRE VI

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

#### *Article 26*

##### **Dispositions générales**

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

Cette autorité compétente en matière de réception opte pour l'une des procédures prévues à l'article 27.

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

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

Les procédures visées à l'article 27 ne s'appliquent que si, sur la base de ces inspections ou essais, l'autorité compétente conclut que les exigences pour la réception UE par type continuent d'être satisfaites.

#### *Article 27*

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

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

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

2. La modification est considérée comme une «extension» lorsque des informations consignées dans le dossier de réception ont été modifiées et que l'un des cas de figure suivants se présente:
  - a) de nouvelles inspections ou de nouveaux essais sont nécessaires;
  - b) une des informations consignées sur la fiche de réception UE par type, à l'exception de ses annexes, a changé;
  - c) de nouvelles exigences établies dans les actes délégués du présent règlement deviennent applicables au type de moteur ou à la famille de moteurs réceptionné(e).

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

3. Chaque fois que des pages modifiées ou une version consolidée et mise à jour sont délivrées, l'index du dossier de réception annexé à la fiche de réception est modifié en conséquence, de façon à indiquer la date de l'extension ou de la révision la plus récente ou celle de la consolidation la plus récente de la version mise à jour.
4. La réception UE par type d'un type de moteur ou d'une famille de moteurs ne doit pas être modifiée lorsque les nouvelles exigences visées au paragraphe 2, point c), ne concernent pas, d'un point de vue technique, le type de moteur ou la famille de moteurs en question pour ce qui est de ses performances en matière d'émissions.

#### *Article 28*

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

1. Dans le cas d'une extension, toutes les rubriques correspondantes de la fiche de réception UE par type, ses annexes et l'index du dossier de réception sont mis à jour. La fiche mise à jour et ses annexes sont délivrées au demandeur sans délai.
2. Dans le cas d'une révision, les documents révisés ou la version consolidée et mise à jour, selon le cas, y compris l'index révisé du dossier de réception, sont délivrés, sans délai, au demandeur par l'autorité compétente en matière de réception.

3. L'autorité compétente en matière de réception notifie toute modification apportée aux réceptions UE par type aux autorités compétentes en matière de réception des autres États membres conformément aux procédures prévues à l'article 21.

### *Article 29*

#### **Expiration de la validité**

1. Les réceptions UE par type sont délivrées pour une durée illimitée.
2. La validité d'une réception UE par type d'un moteur expire dans les cas suivants:
  - a) de nouvelles exigences applicables au type de moteur réceptionné deviennent obligatoires pour la mise à disposition sur le marché, et il n'est pas possible d'actualiser en conséquence la réception UE par type;
  - b) la production du type de moteur ou de la famille de moteurs réceptionné(e) est arrêtée de manière définitive et volontaire;
  - c) la validité de la réception arrive à son terme en vertu d'une restriction conformément à l'article 33, paragraphe 6;
  - d) la réception est retirée conformément à l'article 25, paragraphe 5, à l'article 37, paragraphe 1, ou à l'article 38, paragraphe 3.
3. Lorsqu'un seul type de moteur dans une famille de moteurs perd sa validité, la perte de validité de la réception UE par type de la famille de moteurs en question se limite à ce type de moteur spécifique.
4. Lorsque la production d'un type de moteur donné est définitivement arrêtée, le constructeur le notifie à l'autorité compétente qui a accordé la réception UE par type pour ce moteur.

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

5. Sans préjudice du paragraphe 4, lorsque la validité de la réception UE par type d'un type de moteur ou d'une famille de moteurs est sur le point d'expirer, le constructeur le notifie à l'autorité compétente qui a accordé la réception UE par type.

L'autorité qui a accordé la réception UE par type communique, sans délai, toutes les informations utiles aux autorités compétentes en matière de réception des autres États membres.

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

6. Les exigences visées aux paragraphes 4 et 5 sont réputées remplies par le chargement des informations pertinentes sur la plateforme administrative centrale de l'Union

visée à l'article 42. Les documents de communication peuvent également être envoyés en format électronique sécurisé.

## CHAPITRE VII

### *CERTIFICAT DE CONFORMITÉ ET MARQUAGE*

#### *Article 30*

##### **Certificat de conformité**

1. Le constructeur délivre, en sa qualité de détenteur d'une réception UE par type d'un type de moteur ou d'une famille de moteurs, un certificat de conformité pour accompagner chaque moteur qui est fabriqué conformément au type de moteur réceptionné.

Ce certificat est délivré gratuitement à la livraison du moteur et accompagne l'engin dans lequel le moteur est installé. Sa délivrance ne peut être faite sous condition de demande explicite ou de soumission d'informations supplémentaires au constructeur.

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

2. La Commission établit le modèle de certificat de conformité à utiliser par le constructeur.
3. Le certificat de conformité est rédigé dans au moins une des langues officielles de l'Union. Tout État membre peut demander que le certificat de conformité soit traduit dans sa ou ses propres langues officielles.
4. La ou les personnes autorisées à signer les certificats de conformité font partie de l'organisation du constructeur et sont dûment autorisées par l'administration à engager pleinement la responsabilité juridique du constructeur en ce qui concerne la conception et la construction, ou la conformité de la production du moteur.
5. Le certificat de conformité est entièrement rempli et ne prévoit pas d'autres restrictions concernant l'utilisation du moteur que celles prévues par le présent règlement ou les actes délégués adoptés en application du présent règlement.
6. Le certificat de conformité pour les types de moteurs ou les familles de moteurs réceptionnés conformément à l'article 33, paragraphe 2, comporte, dans son intitulé, la mention «Pour les moteurs réceptionnés par type en application de l'article 31 du règlement (UE) n° xx/xx du Parlement européen et du Conseil du [date] concernant les exigences relatives aux limites d'émissions et à la réception par type pour les moteurs à combustion interne destinés aux engins mobiles non routiers (réception provisoire)».
7. La Commission est habilitée à adopter, par voie d'actes d'exécution, le modèle de certificat de conformité, y compris les caractéristiques techniques conçues pour

exclure toute falsification. À cette fin, les actes d'exécution prévoient les éléments de sécurité au niveau de l'impression destinés à protéger le papier utilisé pour établir le certificat. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 54, paragraphe 2, au plus tard le [31 décembre 2016].

### *Article 31*

#### **Marquage des moteurs**

1. Le constructeur d'un moteur appose un marquage sur chaque unité fabriquée conformément au type réceptionné.
2. Avant de quitter la chaîne de production, les moteurs doivent porter le marquage requis par le présent règlement.
3. Dans le cas de moteurs déjà installés dans des engins, le moteur ou l'élément du moteur portant la marque réglementaire peut être remplacé.
4. La Commission est habilitée à adopter, par voie d'actes d'exécution, le modèle de marquage visé au paragraphe 1, y compris ses informations essentielles obligatoires. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 54, paragraphe 2, au plus tard le [31 décembre 2016].
5. La Commission est également habilitée à adopter, conformément à l'article 55, des actes délégués concernant les conditions et exigences techniques détaillées relatives au remplacement des moteurs ou éléments de moteurs portant le marquage visé au paragraphe 3. Ces actes délégués sont adoptés au plus tard le [31 décembre 2016].

## **CHAPITRE VIII**

### ***DEROGATIONS***

#### *Article 32*

#### **Dérogations générales**

1. Les exigences de l'article 5, paragraphes 2 et 3, et de l'article 17, paragraphe 2, ne s'appliquent pas aux moteurs destinés à être utilisés par les forces armées.
2. Sans préjudice des dispositions de l'article 31, un constructeur peut livrer un moteur séparément de son système de post-traitement des gaz d'échappement à un FEO.
3. Nonobstant les exigences de l'article 5, paragraphe 3, les États membres autorisent la mise temporaire sur le marché, aux fins des essais sur le terrain, de moteurs qui n'ont pas fait l'objet d'une réception UE par type conformément au présent règlement.

4. Nonobstant les exigences de l'article 17, paragraphe 2, les États membres peuvent autoriser la réception UE par type et la mise sur le marché de moteurs qui respectent les valeurs limites d'émissions en atmosphères explosibles définies à l'annexe V, à condition que ces moteurs soient destinés à être installés dans des engins à utiliser en atmosphères explosibles, tels que définis dans la directive 2014/34/UE du Parlement européen et du Conseil<sup>22</sup>, et certifiés conformes à l'ensemble des exigences suivantes:
  - a) catégorie d'appareils 2 ou 3;
  - b) groupe de machines I ou groupe de machines II;
  - c) classe de température T3 ou supérieure (n'excédant pas 200 °C).
5. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 55 en ce qui concerne les conditions et spécifications techniques détaillées pour:
  - a) la livraison, par un constructeur, d'un moteur séparément de son système de post-traitement des gaz d'échappement à un FEO, mentionnée au paragraphe 2;
  - b) la mise temporaire sur le marché, aux fins des essais sur le terrain, de moteurs qui n'ont pas fait l'objet d'une réception UE par type, visée au paragraphe 3;
  - c) la réception UE par type et la mise sur le marché de moteurs qui respectent les valeurs limites d'émissions en atmosphères explosibles définies à l'annexe V, visées au paragraphe 4.

Ces actes délégués sont adoptés au plus tard le [31 décembre 2016].

### *Article 33*

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

1. Le constructeur peut demander une réception par type pour un type de moteur ou une famille de moteurs incorporant de nouvelles technologies ou de nouveaux concepts qui sont incompatibles avec une ou plusieurs exigences du présent règlement.
2. L'autorité compétente en matière de réception accorde la réception par type visée au paragraphe 1 lorsque toutes les conditions suivantes sont remplies:
  - a) la demande mentionne les raisons pour lesquelles les technologies ou les concepts en question rendent le type de moteur ou la famille de moteurs incompatible avec une ou plusieurs des exigences du présent règlement;
  - b) la demande décrit les conséquences pour l'environnement de la nouvelle technologie et les mesures prises pour garantir que, par comparaison avec les

---

<sup>22</sup> Directive 2014/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014 relative à l'harmonisation des législations des États membres concernant les appareils et les systèmes de protection destinés à être utilisés en atmosphères explosibles (refonte) (JO L 96 du 29.3.2014, p. 309).

exigences auxquelles il est demandé de déroger, un niveau au moins équivalent de protection de l'environnement est assuré;

- c) des descriptions et résultats d'essais prouvant que la condition visée au point b) est satisfaite sont présentés.
3. La délivrance d'une réception par type exemptant les nouvelles technologies ou les nouveaux concepts est soumise à l'autorisation de la Commission. Cette autorisation est donnée par un acte d'exécution.
4. Dans l'attente de la décision de la Commission sur l'autorisation, l'autorité compétente en matière de réception peut délivrer la réception par type, qui revêt toutefois un caractère provisoire et n'est valable que sur le territoire de l'État membre concerné, et uniquement pour un type de moteur couvert par la dérogation sollicitée. L'autorité compétente en matière de réception en informe, sans délai, la Commission et les autres États membres au moyen d'un dossier contenant les informations visées au paragraphe 2.

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

5. D'autres autorités compétentes en matière de réception peuvent décider d'accepter la réception provisoire visée au paragraphe 4 sur leur territoire. Dans pareil cas, elles en informent, par écrit, l'autorité compétente en matière de réception concernée, ainsi que la Commission.
6. Le cas échéant, l'autorisation de la Commission visée au paragraphe 3 précise également si sa validité fait l'objet de restrictions. Dans tous les cas, la réception par type est valable pour une durée d'au moins trente-six mois.
7. Si la Commission décide de refuser son autorisation, l'autorité compétente en matière de réception informe immédiatement le détenteur de la réception provisoire par type visée au paragraphe 3, si une telle réception a été délivrée, que celle-ci sera révoquée six mois après la date de refus de la Commission.

Nonobstant la décision de la Commission de refuser son autorisation, les moteurs fabriqués conformément à la réception provisoire avant l'expiration de la validité de celle-ci peuvent être mis sur le marché dans tout État membre ayant accepté la réception provisoire.

8. Les exigences visées aux paragraphes 4 et 5 sont réputées remplies par le chargement des informations pertinentes sur la plateforme administrative centrale de l'Union visée à l'article 42. Les documents de communication peuvent également être envoyés en format électronique sécurisé.
9. La Commission est habilitée à adopter, par voie d'actes d'exécution, l'autorisation visée au paragraphe 3. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 54, paragraphe 2.
10. La Commission est habilitée à adopter, par voie d'actes d'exécution, les modèles harmonisés pour la fiche de réception par type et le certificat de conformité visés au

paragraphe 4, y compris leurs informations essentielles obligatoires. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 54, paragraphe 2, au plus tard le [31 décembre 2016].

#### *Article 34*

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

1. Lorsque la Commission autorise l'octroi d'une dérogation conformément à l'article 33, elle prend immédiatement les mesures nécessaires pour adapter au progrès technologique les actes délégués ou d'exécution concernés.

Lorsque la dérogation autorisée au titre de l'article 33 a trait à un aspect défini dans un règlement de la CEE-ONU, la Commission propose un amendement au règlement de la CEE-ONU concerné selon la procédure applicable en vertu de l'accord de 1958 révisé.

2. Dès que les actes concernés ont été modifiés, toute restriction imposée par la décision de la Commission autorisant la dérogation est levée.

Si les mesures nécessaires pour adapter les actes délégués ou d'exécution n'ont pas été prises, la Commission peut, à la demande de l'État membre qui a accordé la réception et par une décision sous la forme d'un acte d'exécution adopté en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 54, paragraphe 2, autoriser l'État membre à prolonger la validité de la réception par type.

## **CHAPITRE IX**

### ***MISE SUR LE MARCHÉ***

#### *Article 35*

##### **Obligations de notification pour les constructeurs**

Le constructeur envoie à l'autorité compétente en matière de réception qui a procédé à la réception UE par type, dans un délai de quarante-cinq jours après la fin de chaque année civile et immédiatement après chaque date d'entrée en vigueur des nouvelles dispositions lorsque les exigences du présent règlement sont modifiées ou immédiatement après toute autre date que l'autorité arrêterait, une liste indiquant la série des numéros d'identification de chaque type de moteur produit conformément aux exigences du présent règlement et à la réception UE par type depuis la dernière date de notification ou depuis la première date d'application de ces exigences.

Si elles ne sont pas identifiées par le système de codification des moteurs, la liste visée au premier alinéa doit indiquer les correspondances entre les numéros d'identification et les types ou familles de moteurs correspondants et les numéros de réception UE par type.

La liste visée au premier alinéa doit également indiquer clairement tout cas dans lequel le constructeur arrête la production d'un type de moteur ou d'une famille de moteurs réceptionné(e).

Le constructeur conserve des exemplaires des listes pendant une période minimale de vingt ans après la fin de la période de validité de la réception UE par type concernée.

#### *Article 36*

### **Mesures de vérification**

1. L'autorité d'un État membre compétente en matière de réception qui accorde une réception UE par type prend toutes les mesures nécessaires dans le cadre de cette réception pour vérifier, le cas échéant en coopération avec les autorités des autres États membres compétentes en matière de réception, les numéros d'identification des moteurs produits conformément aux exigences du présent règlement.
2. Une vérification supplémentaire des numéros d'identification peut avoir lieu à l'occasion du contrôle de la conformité de la production décrit à l'article 25.
3. En ce qui concerne la vérification des numéros d'identification, le constructeur ou ses agents établis dans l'Union communiquent, sans tarder, à l'autorité compétente en matière de réception qui le demande toutes les informations nécessaires sur les clients du constructeur et les numéros d'identification des moteurs déclarés fabriqués conformément à l'article 35. Au cas où les moteurs sont vendus à un constructeur d'engins, de plus amples informations ne sont pas requises.
4. Si, à la demande de l'autorité compétente en matière de réception, le constructeur n'est pas en mesure de vérifier les exigences de marquage des moteurs visées à l'article 31, la réception du type de moteur ou de la famille de moteurs concerné(e) conformément au présent règlement peut être retirée. La procédure d'information décrite à l'article 36, paragraphe 4, est mise en œuvre.

## **CHAPITRE X**

### ***CLAUSES DE SAUVEGARDE***

#### *Article 37*

### **Moteurs non conformes au type réceptionné**

1. Lorsque des moteurs accompagnés d'un certificat de conformité ou portant une marque de réception ne sont pas conformes au type ou à la famille réceptionné(e), l'autorité compétente qui a accordé la réception UE par type prend les mesures nécessaires, y compris le retrait de la réception UE par type lorsque les mesures prises par le constructeur sont inadéquates, pour faire en sorte que les moteurs en production soient mis en conformité avec le type ou la famille réceptionné(e). Les autorités de l'État membre compétentes en matière de réception notifient à leurs homologues des autres États membres les mesures prises.
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, lorsque ces divergences n'ont pas été autorisées conformément aux dispositions du chapitre VI, comme constituant un cas de non-conformité au type ou à la famille réceptionné(e).
3. Si une autorité compétente en matière de réception constate que des moteurs accompagnés d'un certificat de conformité ou portant une marque de réception délivrée par un autre État membre ne sont pas conformes au type ou à la famille réceptionné(e), elle peut demander à l'autorité compétente ayant accordé la réception UE par type de vérifier que les moteurs en production continuent d'être conformes au type ou à la famille réceptionné(e). À la réception d'une demande en ce sens, l'autorité compétente ayant accordé la réception UE par type prend les mesures qui s'imposent dans les meilleurs délais et, au plus tard, dans les trois mois suivant la date de la demande.
4. Les autorités des États membres compétentes en matière de réception s'informent mutuellement, dans un délai d'un mois, du retrait d'une réception UE par type et des motifs justifiant cette mesure.
5. Si l'autorité compétente qui a accordé la réception UE par type conteste la non-conformité qui lui a été notifiée, les États membres concernés s'emploient à régler le différend. La Commission est tenue informée et procède, au besoin, aux consultations appropriées en vue de régler le différend.

#### *Article 38*

#### **Rappel de moteurs**

1. Lorsqu'un constructeur qui s'est vu délivrer une réception UE par type est tenu, conformément à l'article 20, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 765/2008, de rappeler des moteurs mis sur le marché, qu'ils soient ou non installés dans des engins, au motif qu'ils constituent une violation grave du présent règlement en ce qui concerne la protection de l'environnement, il en informe immédiatement l'autorité compétente qui a délivré la réception UE par type de ces moteurs.
2. Le constructeur propose à l'autorité compétente en matière de réception un ensemble de solutions appropriées en vue de neutraliser la violation grave visée au paragraphe 1. Cette autorité communique, sans délai, les solutions proposées aux autorités compétentes en matière de réception des autres États membres.

Les autorités compétentes en matière de réception veillent à la bonne mise en œuvre de ces solutions dans leurs États membres respectifs.

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

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

#### *Article 39*

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

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

## **CHAPITRE XI**

### ***RÉGLEMENTATIONS INTERNATIONALES ET COMMUNICATION D'INFORMATIONS TECHNIQUES***

#### *Article 40*

##### **Acceptation de réceptions par type de moteurs équivalentes**

1. L'Union peut reconnaître, dans le cadre d'accords multilatéraux ou bilatéraux entre elle et des pays tiers, l'équivalence entre les conditions et dispositions en matière de réception des moteurs établies par le présent règlement et les procédures établies par des réglementations internationales ou de pays tiers.

2. Les réceptions par type et les marques de réception délivrées conformément aux règlements de la CEE-ONU ou à leurs amendements pour lesquels l'Union a émis un vote favorable ou auxquels l'Union a adhéré, tels que définis dans l'acte délégué visé au paragraphe 4, point a), sont considérées comme équivalentes aux réceptions par type et aux marques de réception délivrées conformément au présent règlement.
3. Les réceptions par type délivrées conformément aux actes de l'Union visés dans l'acte délégué mentionné au paragraphe 4, point b), sont considérées comme équivalentes aux réceptions par type délivrées conformément au présent règlement.
4. La Commission est habilitée à adopter, conformément à l'article 55, des actes délégués établissant:
  - a) la liste des règlements de la CEE-ONU ou de leurs amendements pour lesquels l'Union a émis un vote favorable ou auxquels l'Union a adhéré et qui s'appliquent à la réception UE par type des moteurs et familles de moteurs à installer dans des engins routiers non mobiles;
  - b) la liste des actes de l'Union relatifs à la délivrance des réceptions par type.

Ces actes délégués sont adoptés au plus tard le [31 décembre 2016].

#### *Article 41*

##### **Informations destinées aux FEO et aux utilisateurs finaux**

1. Le constructeur ne peut pas communiquer aux FEO ou aux utilisateurs finaux des informations techniques relatives aux éléments prévus dans le présent règlement qui diffèrent des éléments approuvés par l'autorité compétente en matière de réception.
2. Le constructeur met à la disposition des FEO toutes les informations utiles et les instructions nécessaires à l'installation correcte du moteur dans l'engin, y compris une description des éventuelles conditions particulières ou restrictions concernant l'installation ou l'utilisation d'un moteur.
3. Le constructeur met à la disposition des FEO toutes les informations utiles et les instructions nécessaires destinées aux utilisateurs finaux, décrivant notamment les éventuelles conditions particulières ou restrictions concernant l'utilisation d'un moteur.
4. Nonobstant les exigences visées au paragraphe 3, le constructeur met à la disposition des FEO la valeur des émissions de dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>) établie durant le processus de réception UE par type et leur donne instruction de communiquer cette information à l'utilisateur final de l'engin dans lequel le moteur est destiné à être installé.
5. La Commission est habilitée à adopter, conformément à l'article 55, des actes délégués établissant de manière détaillée les informations et instructions visées aux

paragraphe 2, 3 et 4. Ces actes délégués sont adoptés au plus tard le [31 décembre 2016].

#### *Article 42*

##### **Plateforme et base de données administratives centrales de l'Union**

1. La Commission établit une plateforme numérique administrative centrale de l'Union pour l'échange, par voie électronique, de données et d'informations concernant les réceptions UE par type. La plateforme est utilisée pour l'échange de données et d'informations entre les autorités compétentes en matière de réception, ou entre ces dernières et la Commission, dans le cadre du présent règlement.
2. La plateforme numérique administrative centrale de l'Union comprend également une base de données dans laquelle toute information présentant un intérêt en ce qui concerne les réceptions UE par type accordées en vertu du présent règlement est centralisée et rendue accessible aux autorités compétentes en matière de réception et à la Commission. La base de données connecte les bases de données nationales à la base de données centrale de l'Union, en cas d'accord en ce sens avec les États membres concernés.
3. Après la mise en œuvre des paragraphes 1 et 2, la Commission complétera la plateforme numérique administrative centrale de l'Union par des modules permettant:
  - a) l'échange de données et d'informations visées dans le présent règlement entre les constructeurs, les services techniques, les autorités compétentes en matière de réception et la Commission;
  - b) l'accès public à certaines informations et données concernant les résultats des réceptions par type et des essais de conformité en service.
4. La Commission est habilitée à adopter, par voie d'actes d'exécution, les exigences techniques détaillées et les procédures nécessaires à l'établissement de la plateforme et de la base de données administratives centrales de l'Union visées dans le présent article. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 54, paragraphe 2, au plus tard le [31 décembre 2016].

## CHAPITRE XII

### ***DÉSIGNATION ET NOTIFICATION DES SERVICES TECHNIQUES***

#### *Article 43*

##### **Exigences relatives aux services techniques**

1. Les autorités compétentes en matière de réception chargées de la désignation s'assurent, avant de désigner un service technique en application de l'article 45, que ce dernier se conforme aux exigences énoncées aux paragraphes 2 à 9 du présent article.
2. Sans préjudice de l'article 46, paragraphe 1, le service technique est établi en vertu du droit national d'un État membre et est doté de la personnalité juridique.
3. Le service technique est un organisme tiers, indépendant du processus de conception, de fabrication, de fourniture ou d'entretien du moteur qu'il doit évaluer.

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

4. Le service technique, ses cadres supérieurs et le personnel chargé d'exécuter les catégories d'activités pour lesquelles ils ont été désignés conformément à l'article 45, paragraphe 1, ne sont pas le concepteur, le constructeur, le fournisseur ou le responsable de l'entretien des moteurs qu'ils évaluent, ni le mandataire des parties exerçant ces activités. Cela n'exclut pas l'utilisation de moteurs évalués visés au paragraphe 3 du présent article qui sont nécessaires au fonctionnement du service technique, ou l'utilisation de ces moteurs à des fins personnelles.

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

5. Le service technique et son personnel accomplissent les catégories d'activités pour lesquelles ils ont été désignés avec la plus haute intégrité professionnelle et la compétence technique requise dans le domaine spécifique et doivent être à l'abri de toute pression et incitation, notamment d'ordre financier, susceptibles d'influencer leur jugement ou les résultats de leurs travaux d'évaluation, notamment de la part de personnes ou groupes de personnes intéressés par ces résultats.
6. Le service technique doit démontrer sa capacité à exécuter toutes les catégories d'activités pour lesquelles il a été désigné conformément à l'article 45, paragraphe 1, en démontrant d'une manière satisfaisante pour l'autorité compétente en matière de réception chargée de la désignation qu'il dispose:

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

Il démontre, en outre, à l'autorité compétente en matière de réception chargée de la désignation qu'il se conforme aux normes énumérées dans les actes délégués adoptés en application de l'article 46 qui sont applicables aux catégories d'activités pour lesquelles il est désigné.

- 7. L'impartialité des services techniques, de leurs cadres supérieurs et du personnel effectuant l'évaluation doit être garantie. Ils n'exercent aucune activité qui puisse compromettre leur indépendance de jugement ou leur intégrité à l'égard des catégories d'activités pour lesquelles ils sont désignés.
- 8. Les services techniques souscrivent une assurance de responsabilité civile en lien avec leurs activités, à moins que cette responsabilité ne soit couverte par l'État membre en vertu de son droit national ou que l'évaluation de la conformité ne soit effectuée sous la responsabilité directe de l'État membre.
- 9. Le personnel d'un service technique est lié par le secret professionnel à l'égard de l'ensemble des informations qu'il obtient dans l'exercice de ses fonctions en vertu du présent règlement ou de toute disposition de droit national lui donnant effet, sauf à l'égard de l'autorité compétente en matière de réception chargée de la désignation ou lorsque le droit de l'Union ou national l'exige. Les droits de propriété sont protégés.

#### *Article 44*

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

- 1. Les services techniques ne peuvent sous-traiter certaines de leurs activités pour lesquelles ils ont été désignés conformément à l'article 45, paragraphe 1, ou les faire réaliser par une filiale qu'avec l'accord de l'autorité compétente en matière de réception chargée de la désignation.
- 2. Lorsque le service technique sous-traite certaines tâches spécifiques liées aux catégories d'activités pour lesquelles il a été désigné ou a recours à une filiale, il s'assure que le sous-traitant ou la filiale répond aux exigences définies à l'article 43

et en informe l'autorité compétente en matière de réception chargée de la désignation.

3. Le service technique assume l'entière responsabilité des tâches effectuées par l'ensemble de ses sous-traitants ou filiales, quel que soit leur lieu d'établissement.
4. Le service technique tient à la disposition de l'autorité compétente en matière de réception chargée de la désignation les documents pertinents concernant l'évaluation des qualifications du sous-traitant ou de la filiale et les tâches qu'ils ont exécutées.

#### *Article 45*

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

1. Les services techniques sont désignés pour une ou plusieurs catégories d'activités définies ci-après, en fonction de leur domaine de compétence:
  - a) catégorie A: services techniques qui effectuent, dans leurs propres installations, les essais visés dans le présent règlement;
  - b) catégorie B: services techniques qui supervisent les essais visés dans le présent règlement, lorsque ces essais sont effectués dans les installations du constructeur ou dans celles d'un tiers;
  - c) catégorie C: services techniques qui évaluent et vérifient régulièrement les procédures suivies par le constructeur pour veiller à la conformité de la production;
  - d) catégorie D: services techniques qui supervisent ou effectuent les essais ou les inspections pour la surveillance de la conformité de la production.
2. Une autorité compétente en matière de réception peut être désignée comme service technique pour une ou plusieurs des activités visées au paragraphe 1.
3. Les services techniques d'un pays tiers, autres que ceux désignés conformément à l'article 45, peuvent être notifiés aux fins de l'article 49, mais uniquement si une telle acceptation de services techniques est prévue par un accord bilatéral entre l'Union et le pays tiers concerné. Cette disposition n'empêche pas un service technique établi en vertu du droit national d'un État membre conformément à l'article 43, paragraphe 2, d'établir des filiales dans des pays tiers, à condition que ces filiales soient directement gérées et contrôlées par le service technique désigné.

#### *Article 46*

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

1. Le service technique interne accrédité d'un constructeur ne peut être désigné qu'en ce qui concerne les activités de catégorie A, pour les exigences techniques pour lesquelles l'essai en interne est autorisé par un acte délégué adopté en application du présent règlement. Ce service technique constitue une entité séparée et distincte de

l'entreprise et ne participe pas à la conception, la fabrication, la fourniture ou l'entretien des moteurs qu'il évalue.

2. Le service technique interne accrédité répond aux exigences suivantes:
  - a) outre sa désignation par l'autorité compétente en matière de réception d'un État membre, il est accrédité par un organisme national d'accréditation, tel que défini à l'article 2, point 11, du règlement (CE) n° 765/2008 et conformément aux normes et à la procédure visées à l'article 47 du présent règlement;
  - b) le service technique interne accrédité et son personnel constituent une unité identifiable sur le plan organisationnel et disposent, au sein de l'entreprise dont ils font partie, de méthodes d'établissement des rapports qui garantissent leur impartialité et le démontrent à l'organisme national d'accréditation compétent;
  - c) ni le service technique interne accrédité ni son personnel ne participent à aucune activité susceptible de nuire à l'indépendance de leur jugement ou à leur intégrité dans le cadre des catégories d'activités pour lesquelles ils ont été désignés;
  - d) le service technique interne accrédité fournit ses services exclusivement à l'entreprise dont il fait partie.
3. Le service technique interne accrédité n'a pas besoin d'être notifié à la Commission pour les besoins de l'article 49, mais des informations sur son accréditation sont fournies par l'entreprise dont il fait partie ou par l'organisme d'accréditation national à l'autorité compétente en matière de réception chargée de la désignation, à la demande de celle-ci.
4. La Commission est habilitée à adopter, conformément à l'article 55, des actes délégués établissant les exigences techniques pour lesquelles l'essai en interne est autorisé, comme prévu au paragraphe 1. Ces actes délégués sont adoptés au plus tard le [31 décembre 2016].

#### *Article 47*

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

Afin de garantir que les services techniques répondent au même niveau élevé de performance dans tous les États membres, la Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 55 en ce qui concerne les normes auxquelles les services techniques doivent se conformer, ainsi que la procédure relative à leur évaluation selon l'article 48 et à leur accréditation selon l'article 46.

#### *Article 48*

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

1. L'autorité compétente en matière de réception chargée de la désignation établit un rapport d'évaluation démontrant que le service technique candidat a fait l'objet d'une

évaluation concernant son respect des exigences du présent règlement et des actes délégués adoptés en application de ce dernier. Ce rapport peut comprendre un certificat d'accréditation émis par un organisme d'accréditation.

2. L'évaluation sur laquelle s'appuie le rapport visé au paragraphe 1 est effectuée conformément aux dispositions énoncées dans un acte délégué adopté en application de l'article 55. Le rapport d'évaluation fait l'objet d'une révision au moins tous les trois ans.
3. Le rapport d'évaluation est communiqué, sur demande, à la Commission. En pareil cas, lorsque l'évaluation ne repose pas sur un certificat d'accréditation émis par un organisme d'accréditation national attestant que le service technique respecte les exigences du présent règlement, l'autorité compétente en matière de réception chargée de la désignation soumet à la Commission des documents probants attestant de la compétence du service technique et des mesures prises pour garantir que ce service technique fait l'objet d'un suivi régulier de la part de l'autorité compétente en matière de réception chargée de la désignation et répond aux exigences du présent règlement et des actes délégués adoptés en application de ce dernier.
4. L'autorité compétente en matière de réception qui a l'intention de se faire désigner comme service technique conformément à l'article 45, paragraphe 2, apporte la preuve de sa conformité au moyen d'une évaluation, réalisée par des contrôleurs indépendants, de l'activité sur laquelle porte l'évaluation. Ces contrôleurs peuvent provenir du même organisme pour autant qu'ils soient gérés de manière autonome par rapport au personnel exerçant l'activité faisant l'objet de l'évaluation.
5. Le service technique interne accrédité respecte les dispositions pertinentes du présent article.

#### *Article 49*

#### **Procédures de notification**

1. Les États membres notifient à la Commission, pour chaque service technique qu'ils ont désigné, la dénomination, l'adresse, y compris l'adresse électronique, les personnes responsables et la catégorie d'activités, ainsi que toute modification apportée postérieurement à ces désignations.
2. Un service technique ne peut exercer les activités visées à l'article 45, paragraphe 1, au nom de l'autorité compétente en matière de réception UE par type chargée de la désignation que s'il a été préalablement notifié à la Commission conformément au paragraphe 1 du présent article.
3. Un même service technique peut être désigné par plusieurs autorités compétentes en matière de réception chargées de la désignation et notifié par les États membres de ces dernières indépendamment de la catégorie ou des catégories d'activités qu'il exercera conformément à l'article 45, paragraphe 1.
4. La Commission est avertie de toute modification pertinente apportée ultérieurement à la désignation.

5. Lorsqu'une organisation spécifique ou un organisme compétent exerçant une activité qui ne figure pas parmi celles visées à l'article 45, paragraphe 1, doit être désigné(e) en application d'un acte délégué, la notification a lieu conformément au présent article.
6. La Commission publie, sur son site internet, la liste et les coordonnées des services techniques notifiés conformément au présent article.

#### *Article 50*

#### **Modifications apportées aux désignations**

1. Lorsqu'une autorité compétente en matière de réception chargée de la désignation a établi ou a été informée qu'un service technique qu'elle a désigné ne répond plus aux exigences définies dans le présent règlement, ou qu'il ne s'acquitte pas de ses obligations, ladite autorité soumet la désignation à des restrictions, la suspend ou la retire, selon le cas, en fonction de la gravité du manquement au regard des exigences requises ou des obligations à satisfaire. L'État membre qui a notifié ce service technique en informe immédiatement la Commission. La Commission modifie les informations publiées visées à l'article 49, paragraphe 6, en conséquence.
2. En cas de restriction, de suspension ou de retrait de la désignation, ou lorsque le service technique a cessé ses activités, l'autorité compétente en matière de réception chargée de la désignation prend les mesures qui s'imposent pour faire en sorte que les dossiers dudit service soient traités par un autre service technique ou tenus à sa disposition ou à celle de l'autorité chargée de la surveillance du marché qui en fait la demande.

#### *Article 51*

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

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

demande à l'État membre concerné de prendre ces mesures correctives, y compris le retrait de la désignation si nécessaire.

#### *Article 52*

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

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

Les services techniques supervisent ou effectuent eux-mêmes les essais requis pour la réception ou les inspections mentionnées dans le présent règlement ou dans l'un de ses actes délégués, sauf lorsque d'autres procédures sont autorisées. Les services techniques ne peuvent pas effectuer des essais, des évaluations ou des inspections pour lesquels ils n'ont pas été dûment désignés par leur autorité compétente en matière de réception.

2. À tout moment, les services techniques:
  - a) permettent à leur autorité compétente en matière de réception chargée de la désignation, le cas échéant, d'assister à l'évaluation de la conformité qu'ils effectuent; et
  - b) sans préjudice de l'article 43, paragraphe 9, et de l'article 53, transmettent à leur autorité compétente en matière de réception chargée de la désignation les informations qu'elle pourrait leur demander sur les catégories d'activités qu'ils exécutent relevant du champ d'application du présent règlement.
3. Lorsqu'un service technique constate qu'un constructeur n'a pas respecté les exigences définies dans le présent règlement, il en informe l'autorité compétente en matière de réception chargée de la désignation pour que celle-ci demande au constructeur de prendre les mesures correctives qui s'imposent et qu'elle ne délivre pas de fiche de réception UE par type tant que les mesures correctives appropriées, jugées satisfaisantes par l'autorité compétente en matière de réception, n'ont pas été prises.
4. Lorsqu'un service technique agissant au nom de l'autorité compétente en matière de réception chargée de la désignation constate, dans le cadre du suivi de la conformité de la production postérieur à la délivrance de la fiche de réception UE par type, qu'un moteur n'est plus conforme au présent règlement, ce service en informe l'autorité compétente en matière de réception chargée de la désignation. L'autorité compétente en matière de réception prend les mesures qui s'imposent comme le prévoit l'article 25.

#### *Article 53*

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

1. Les services techniques informent leur autorité compétente en matière de réception chargée de la désignation des faits suivants:
  - a) toute non-conformité constatée susceptible de donner lieu au refus, à la restriction, à la suspension ou au retrait d'une fiche de réception UE par type;
  - b) toute circonstance influant sur la portée ou les conditions de leur désignation;
  - c) toute demande d'information reçue des autorités chargées de la surveillance du marché concernant leurs activités.
2. Sur demande de leur autorité compétente en matière de réception chargée de la désignation, les services techniques transmettent des informations sur leurs activités dans le cadre de leur désignation, ainsi que sur toute autre activité exercée, y compris des activités transfrontalières et de sous-traitance.

## **CHAPITRE XIII**

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

#### *Article 54*

##### **Procédure de comité**

1. La Commission est assistée par le «comité technique pour les véhicules à moteur» institué à l'article 40, paragraphe 1, de la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil. Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011.
2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.

#### *Article 55*

##### **Exercice de la délégation**

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées au présent article.
2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 3, à l'article 17, paragraphe 5, à l'article 18, paragraphe 2, à l'article 23, paragraphe 11, à l'article 24, paragraphe 4, à l'article 25, paragraphe 6, à l'article 31, paragraphe 5, à l'article 32, paragraphe 5, à l'article 40, paragraphe 4, à l'article 41, paragraphe 5, à l'article 46, paragraphe 4, et à l'article 47 est conféré à la Commission pour une période de cinq ans à compter du [insérer la date: entrée en vigueur].

3. La délégation de pouvoir visée à l'article 3, à l'article 17, paragraphe 5, à l'article 18, paragraphe 2, à l'article 23, paragraphe 11, à l'article 24, paragraphe 4, à l'article 25, paragraphe 6, à l'article 31, paragraphe 5, à l'article 32, paragraphe 5, à l'article 40, paragraphe 4, à l'article 41, paragraphe 5, à l'article 46, paragraphe 4, et à l'article 47 peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au Journal officiel de l'Union européenne ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.
4. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie au Parlement européen et au Conseil simultanément.
5. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 3, de l'article 17, paragraphe 5, de l'article 18, paragraphe 2, de l'article 23, paragraphe 11, de l'article 24, paragraphe 4, de l'article 25, paragraphe 6, de l'article 31, paragraphe 5, de l'article 32, paragraphe 5, de l'article 40, paragraphe 4, de l'article 41, paragraphe 5, de l'article 46, paragraphe 4, et de l'article 47 n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai peut être prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

## **CHAPITRE XIV**

### ***DISPOSITIONS FINALES***

#### *Article 56*

#### **Sanctions**

1. Les États membres prévoient des sanctions en cas de violation du présent règlement par des opérateurs économiques ou des FEO. Ils prennent toutes les mesures nécessaires pour assurer l'application de ces sanctions. Les sanctions ainsi prévues sont effectives, proportionnées et dissuasives. Les États membres notifient ces dispositions à la Commission au plus tard le [insérer la date: deux ans après l'entrée en vigueur] et avisent cette dernière, sans délai, de toute modification ultérieure.
2. Les types de violations qui donnent lieu à des sanctions comprennent:
  - a) les fausses déclarations, notamment au cours des procédures de réception, des procédures conduisant à un rappel ou des procédures relatives aux dérogations;

- b) la falsification des résultats des essais en vue de la réception UE par type ou de la conformité en service;
- c) la dissimulation de données ou de spécifications techniques qui pourraient entraîner un rappel, un refus ou un retrait de la réception UE par type;
- d) le recours à des stratégies d'invalidation;
- e) le refus de donner accès à des informations;
- f) la mise sur le marché de moteurs soumis à réception sans ladite réception, ou la falsification de documents ou de marquages à cet effet;
- g) la mise sur le marché de moteurs de transition et d'engins dans lesquels ces moteurs sont installés en violation des dispositions relatives aux dérogations;
- h) le non-respect des restrictions relatives à l'utilisation des moteurs énoncées à l'article 4;
- i) la modification d'un moteur de telle sorte que le moteur n'est plus conforme aux spécifications de sa réception par type;
- j) l'installation d'un moteur dans un engin pour une utilisation autre que l'utilisation exclusive prévue à l'article 4;
- k) la mise sur le marché d'un moteur visé à l'article 32, paragraphe 4, destiné à être utilisé dans une application autre que celles prévues dans cet article.

## Article 57

### Dispositions transitoires

1. Sans préjudice des dispositions des chapitres II et III, le présent règlement n'invalide aucune réception UE par type avant les dates de mise sur le marché de moteurs visées à l'annexe III.
2. Les autorités compétentes en matière de réception peuvent continuer d'accorder des réceptions par type conformément à la législation pertinente applicable à la date d'entrée en vigueur du présent règlement jusqu'aux dates obligatoires de réception UE par type de moteurs visées à l'annexe III.
3. Par dérogation au présent règlement, les moteurs ayant déjà obtenu une réception UE par type conformément à la législation pertinente applicable à la date d'entrée en vigueur du présent règlement, ou satisfaisant aux exigences énoncées par la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CNR) et adoptées en tant que CNR étape II, dans le cadre de la convention de Mannheim pour la navigation du Rhin, peuvent continuer d'être mis sur le marché jusqu'aux dates de mise sur le marché de moteurs visées à l'annexe III.

Dans pareil cas, les autorités nationales n'interdisent, ne restreignent ni n'entravent la mise sur le marché de moteurs conformes au type réceptionné.

4. Les moteurs qui ne sont pas soumis à une réception par type au niveau de l'Union à la date d'entrée en vigueur du présent règlement peuvent continuer d'être mis sur le marché en vertu des règles nationales en vigueur, le cas échéant, jusqu'aux dates de mise sur le marché de moteurs visées à l'annexe III.
5. Sans préjudice de l'article 5, paragraphe 3, et de l'article 17, paragraphe 2, les moteurs de transition et, le cas échéant, les engins dans lesquels ils sont installés peuvent continuer d'être mis sur le marché durant la période de transition, à condition que la date de production de ces engins soit antérieure à un an après le début de la période de transition.

Pour les engins de catégorie NRE, les États membres autorisent une prolongation de douze mois de la période de transition et de la période de douze mois mentionnée au premier alinéa pour les FEO dont la production annuelle totale est inférieure à cinquante engins mobiles non routiers équipés de moteurs à combustion. Aux fins du calcul de la production annuelle totale visée dans le présent paragraphe, tous les FEO qui sont sous le contrôle d'une même personne physique ou morale sont considérés comme constituant un FEO unique.

6. Sous réserve des dispositions énoncées au paragraphe 5, les moteurs de transition conformes aux types de moteurs ou aux familles de moteurs dont la réception UE par type n'est plus valide en vertu de l'article 29, paragraphe 2, point a), peuvent être mis sur le marché, dans la mesure où:
  - a) ils étaient couverts par une réception UE par type en cours de validité au moment de leur production, mais n'ont pas été mis sur le marché avant que la validité de ladite réception n'expire; ou

- b) ils n'étaient pas réglementés au niveau de l'Union à la date d'entrée en vigueur du présent règlement.
7. Le paragraphe 6 ne s'applique que pendant une période de:
- a) dix-huit mois à compter de la date de mise sur le marché de moteurs visée à l'annexe III, dans le cas indiqué au paragraphe 5, premier alinéa;
  - b) trente mois à compter de la date de mise sur le marché de moteurs visée à l'annexe III, dans le cas indiqué au paragraphe 5, deuxième alinéa.
8. Les constructeurs s'assurent que les moteurs de transition sont munis d'un marquage indiquant la date de production du moteur. Cette information peut être apposée ou inscrite sur la plaque réglementaire du moteur.

#### *Article 58*

##### **Rapport**

1. Au plus tard le 31 décembre 2021, les États membres informent la Commission de l'application des procédures de réception UE par type établies dans le présent règlement.
2. Sur la base des informations communiquées en vertu du paragraphe 1, la Commission présente, au plus tard le 31 décembre 2022, un rapport au Parlement européen et au Conseil sur l'application du présent règlement.

#### *Article 59*

##### **Réexamen**

1. Au plus tard le 31 décembre 2020, la Commission présente un rapport au Parlement européen et au Conseil sur:
  - a) l'évaluation de nouvelles possibilités de réduction des émissions de polluants, réalisée sur la base des technologies disponibles et d'une analyse coût/bénéfice;
  - b) le recensement des types de polluants potentiellement pertinents qui ne relèvent pas actuellement du champ d'application du présent règlement.
2. Au plus tard le 31 décembre 2025, la Commission présente un rapport au Parlement européen et au Conseil sur:
  - a) le recours aux clauses dérogatoires prévues à l'article 32, paragraphes 3 et 4;
  - b) le suivi des résultats des essais sur les émissions visés à l'article 18, et les conclusions concernant ces résultats.
3. Les rapports visés aux paragraphes 1 et 2 reposent sur une consultation des parties concernées et tiennent compte des normes européennes et internationales

correspondantes en vigueur. Ils sont accompagnés, le cas échéant, de propositions législatives.

*Article 60*

**Abrogation**

Sans préjudice des paragraphes 1 à 4 de l'article 57, la directive 97/68/CE est abrogée avec effet au 1<sup>er</sup> janvier 2017.

*Article 61*

**Entrée en vigueur et application**

1. Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.
2. Il s'applique à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2017.

À compter de la date visée au paragraphe 1, les autorités nationales ne peuvent pas rejeter la demande d'un constructeur en vue de l'octroi d'une réception UE par type à un nouveau type de moteur ou une nouvelle famille de moteurs ni interdire leur mise sur le marché lorsque le moteur ou la famille de moteurs concerné(e) est conforme aux exigences visées aux chapitres II, III, IV et VIII.

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*