UNION EUROPÉENNE

LE PARLEMENT EUROPÉEN **LE CONSEIL**

Strasbourg, le 30 mai 2018
(OR. en)

2016/0014 (COD)
LEX 1809

PE-CONS 73/1/17
REV 1

ENT 277
MI 988
CODEC 2131

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL RELATIF À LA RÉCEPTION ET À LA SURVEILLANCE DU MARCHÉ DES VÉHICULES À MOTEUR ET DE LEURS REMORQUES, AINSI QUE DES SYSTÈMES, COMPOSANTS ET ENTITÉS TECHNIQUES DISTINCTES DESTINÉS À CES VÉHICULES, MODIFIANT LES RÈGLEMENTS (CE) N° 715/2007 ET (CE) N° 595/2009 ET ABROGEANT LA DIRECTIVE 2007/46/CE

RÈGLEMENT (UE) 2018/...
DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 30 mai 2018

relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE

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

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 114,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

vu l'avis du Comité économique et social européen[1],

statuant conformément à la procédure législative ordinaire[2],

---

[1] JO C 303 du 19.8.2016, p. 86.

[2] Position du Parlement européen du 19 avril 2018 (non encore parue au Journal officiel) et décision du Conseil du 22 mai 2018.

considérant ce qui suit:

(1) Conformément à l'article 26, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, le marché intérieur comporte un espace sans frontières intérieures dans lequel la libre circulation des marchandises, des personnes, des services et des capitaux doit être assurée. Les règles du marché intérieur devraient être transparentes, simples, cohérentes et efficaces, et assurer ainsi la sécurité et la clarté juridiques dans l'intérêt des entreprises et des consommateurs.

(2) À cette fin, un cadre détaillé de l'Union pour la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, a été établi par la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil[1].

(3) En 2013, la Commission a procédé à une évaluation du cadre juridique de l'Union pour la réception par type des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, laquelle a montré que le cadre établi par la directive 2007/46/CE était approprié pour atteindre les objectifs principaux d'harmonisation, de fonctionnement efficace du marché intérieur et de concurrence loyale, et qu'il devait, par conséquent, continuer de s'appliquer.

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

(4) Toutefois, la conclusion de cette évaluation mentionnait également la nécessité d'introduire des dispositions en matière de surveillance du marché pour compléter les prescriptions relatives à la réception par type; de clarifier les procédures de rappel et de sauvegarde, ainsi que les conditions d'octroi d'extensions des réceptions pour les types de véhicule existants; d'améliorer l'application du cadre pour la réception par type en harmonisant et en renforçant les procédures relatives à la réception par type et à la conformité de la production appliquées par les autorités et les services techniques des États membres; de définir clairement les rôles et les responsabilités des opérateurs économiques dans la chaîne d'approvisionnement ainsi que des autorités et des parties concernées par l'application du cadre, en garantissant l'indépendance desdites autorités et parties et en évitant les conflits d'intérêts; et d'améliorer l'adéquation d'autres régimes de réception (réceptions nationales de petites séries et réceptions individuelles de véhicules) et l'adéquation du processus de réception par type multiétapes, afin d'offrir une flexibilité appropriée pour les marchés de niche et les petites et moyennes entreprises tout en maintenant des conditions de concurrence équitables.

(5) En outre, les problèmes rencontrés récemment dans la mise en œuvre du cadre pour la réception UE par type ont révélé certaines faiblesses et ont démontré la nécessité d'une révision en profondeur de ce cadre afin de garantir qu'il est solide, transparent, prévisible et durable et qu'il procure un niveau élevé de sécurité et de protection de la santé et de l'environnement.

(6) Le présent règlement introduit un certain nombre de garanties afin de prévenir une mauvaise application des prescriptions imposées dans le cadre du processus au cours duquel la réception de véhicules, systèmes, composants ou entités techniques distinctes a été accordée. Afin d'éviter un détournement du processus relatif aux réceptions à l'avenir, il est important que ces garanties soient effectives.

(7) Le présent règlement énonce des règles et principes harmonisés pour la réception par type des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, et pour la réception individuelle de véhicules, en vue d'assurer le bon fonctionnement du marché intérieur dans l'intérêt des entreprises et des consommateurs et d'offrir un niveau élevé de sécurité et de protection de la santé et de l'environnement.

(8) Le présent règlement établit les prescriptions techniques et administratives applicables à la réception par type des véhicules à moteur pour le transport de passagers (catégorie M) et des véhicules à moteur pour le transport de marchandises (catégorie N) et de leurs remorques (catégorie O), ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, en vue d'assurer un niveau élevé de sécurité et de performance environnementale.

(9) Les autorités nationales devraient mettre en œuvre et faire appliquer les prescriptions du présent règlement d'une manière uniforme dans toute l'Union afin de garantir des conditions de concurrence équitables et d'éviter que des normes divergentes soient appliquées dans l'ensemble de l'Union. Elles devraient coopérer pleinement avec le forum pour l'échange d'informations sur l'application (ci-après dénommé "forum") et la Commission dans leurs activités d'audit et de surveillance.

(10) Le présent règlement devrait renforcer le cadre actuel pour la réception UE par type, notamment en introduisant des dispositions en matière de surveillance du marché. La surveillance du marché dans le secteur automobile devrait être introduite en précisant les obligations des opérateurs économiques dans la chaîne d'approvisionnement, les responsabilités des autorités chargées de faire appliquer la réglementation dans les États membres et les mesures à prendre lorsque des produits automobiles qui présentent des risques graves pour la sécurité ou l'environnement, qui compromettent la protection des consommateurs ou qui ne sont pas conformes aux prescriptions en matière de réception par type se retrouvent sur le marché.

(11) Afin de garantir une application rigoureuse des prescriptions relatives à la réception par type, les dispositions existantes sur la conformité de la production devraient être améliorées, notamment en prévoyant des audits périodiques obligatoires des méthodes de contrôle de la conformité et de la conformité continue des produits automobiles concernés, et en renforçant les prescriptions relatives à la compétence, aux obligations et à la performance des services techniques qui réalisent les essais pour la réception par type d'un véhicule entier sous la responsabilité des autorités compétentes en matière de réception. Le bon fonctionnement des services techniques est indispensable pour garantir un niveau élevé de sécurité et de protection de l'environnement et pour que les citoyens aient confiance dans le système. Les critères pour la désignation des services techniques prévus par la directive 2007/46/CE devraient être exposés dans le présent règlement de façon plus détaillée pour garantir leur application cohérente dans l'ensemble des États membres. Les méthodes d'évaluation des services techniques appliquées dans les États membres tendent à diverger progressivement en raison de la plus grande complexité du travail de ces services. Par conséquent, il est nécessaire de prévoir des obligations procédurales de nature à garantir un échange d'informations et un suivi des pratiques des États membres en ce qui concerne l'évaluation, la désignation, la notification et la surveillance de leurs services techniques. Ces obligations procédurales devraient éliminer les éventuelles divergences existantes dans les méthodes utilisées et dans l'interprétation des critères de désignation des services techniques. Pour garantir une surveillance adaptée et des conditions de concurrence équitables dans toute l'Union, l'évaluation d'un service technique candidat devrait comprendre une évaluation sur place.

(12) Dans le cas de la réception par type multiétapes, il est essentiel de vérifier que les modifications apportées avant l'étape finale d'achèvement ne compromettent pas le bon fonctionnement de systèmes, composants ou entités techniques distinctes réceptionnés au point d'annuler la réception par type qui a été précédemment accordée.

(13) Le besoin de contrôle et de surveillance des services techniques s'est accru en raison du progrès technique qui a augmenté le risque que les services techniques ne possèdent pas les compétences nécessaires pour procéder à l'essai de technologies ou dispositifs nouveaux qu'ils sont chargés d'évaluer dans le cadre de leur désignation. Étant donné que le progrès technique raccourcit les cycles de vie des produits et que les intervalles des évaluations de surveillance sur place et des contrôles varient, la validité de la désignation des services techniques devrait être limitée dans le temps, ce qui devrait garantir une évaluation périodique de la compétence des services techniques.

(14) La désignation et la surveillance des services techniques par les États membres, selon des critères précis et stricts, devraient dès lors être soumises à des contrôles de surveillance, notamment en tant que condition pour le renouvellement de leur désignation. La position des services techniques vis-à-vis des constructeurs devrait être renforcée, y compris leur droit et leur devoir d'effectuer des inspections inopinées des sites de production et de réaliser des essais physiques ou en laboratoire sur les produits automobiles régis par le présent règlement, afin de garantir que les constructeurs continuent à assurer la conformité après avoir obtenu une réception par type pour leurs produits automobiles.

(15) Afin de renforcer la transparence et la confiance mutuelle et de continuer à rapprocher et à développer les critères pour l'évaluation, la désignation et la notification des services techniques, ainsi que les procédures d'extension et de renouvellement, les États membres devraient coopérer les uns avec les autres et avec la Commission. Il convient que les États membres se consultent et consultent la Commission sur les questions présentant un intérêt général pour la mise en œuvre du présent règlement et qu'ils s'informent mutuellement et informent la Commission. Il importe que les États membres et la Commission utilisent un système d'échange électronique sécurisé commun afin de faciliter et d'intensifier la coopération administrative après un délai de mise en œuvre approprié afin que la gestion de l'échange d'informations soit rendue plus efficace et effective sur la base de procédures simples et unifiées. Afin que les informations soient plus aisément accessibles et plus transparentes, il convient qu'elles soient disponibles sous la forme de données structurées pouvant être consultées par voie électronique.

(16) Lorsque la désignation d'un service technique se fonde sur une accréditation au sens du règlement (CE) n° 765/2008 du Parlement européen et du Conseil[1], il est souhaitable que les organismes d'accréditation et les autorités compétentes en matière de réception chargées de la désignation échangent des informations pertinentes pour l'évaluation de la compétence des services techniques.

[1] 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.)

(17) Les États membres devraient avoir la possibilité de percevoir des redevances aux fins de la désignation et de la surveillance des services techniques de manière à garantir la viabilité de la surveillance qu'ils exercent sur ces services techniques et à créer des conditions de concurrence équitables pour les services techniques.

(18) Lorsque, malgré les mesures prises par les États membres pour garantir une application cohérente et continue des prescriptions, la compétence d'un service technique est mise en doute, la Commission devrait avoir la possibilité de mener une enquête sur des cas individuels.

(19) Afin de garantir que les essais réalisés et les rapports établis par les services techniques ne sont pas influencés par des circonstances non légitimes, il importe que l'organisation et le fonctionnement des services techniques soient totalement impartiaux et indépendants. Pour être en mesure de s'acquitter de leurs tâches de manière cohérente et systématique, les services techniques devraient disposer d'un système de gestion satisfaisant, comprenant notamment des dispositions relatives au secret professionnel. Afin de permettre aux services techniques d'accomplir leur travail correctement, il convient que leur personnel démontre en permanence un niveau de connaissances, de compétences et d'indépendance approprié.

(20) Un solide mécanisme de mise en conformité est nécessaire pour garantir que les prescriptions du présent règlement sont respectées. Il convient que les autorités compétentes en matière de réception demeurent responsables à titre principal du respect de la conformité avec les prescriptions de la législation régissant le secteur automobile relatives à la réception par type et à la conformité de la production, car il s'agit d'une obligation étroitement liée à l'octroi de la réception par type et cela requiert une connaissance approfondie de son contenu. Il est donc important que les performances des autorités compétentes en matière de réception soient régulièrement vérifiées.

(21) Afin d'assurer le respect du présent règlement, de garantir son application uniforme au sein de l'Union et de faciliter un échange de bonnes pratiques, il convient que la Commission organise et réalise des évaluations des procédures mises en place par les autorités compétentes en matière de réception conformément au présent règlement. Les résultats de ces évaluations, y compris d'éventuelles recommandations non contraignantes, devraient être examinés au sein du forum. Ces évaluations devraient être réalisées périodiquement, en tenant compte du principe de proportionnalité, du nombre et de la diversité des réceptions par type accordées et de tous les cas de non-conformité constatés lors de la vérification de la conformité.

(22) Afin d'assurer l'efficacité de l'évaluation réalisée par la Commission tout en minimisant la charge administrative, il importe que les autorités compétentes en matière de réception et la Commission coopèrent efficacement au cours de l'évaluation, notamment lors de l'évaluation effectuée dans les locaux de l'autorité compétente en matière de réception concernée. Les évaluations réalisées par la Commission devraient se dérouler conformément au droit applicable, en respectant notamment les périodes de travail ou la langue des autorités nationales. Les coûts afférents à ces évaluations devraient être pris en charge par la Commission, y compris ceux liés à la traduction de documents.

(23) Le système de vérification de la conformité est en voie de renforcement grâce à la reconnaissance d'un processus formel d'accréditation des services techniques ou via l'introduction d'évaluations régulières par les pairs portant sur l'évaluation et la surveillance des services techniques par les autorités compétentes en matière de réception. L'objectif est de garantir qu'un niveau uniforme de qualité et de rigueur est appliqué par toutes les autorités compétentes en matière de réception pour veiller au respect des prescriptions en matière de réception par type.

(24) Une coordination plus étroite entre les autorités nationales grâce à l'échange d'informations et à des évaluations coordonnées sous la direction d'une autorité coordinatrice est fondamentale pour garantir un niveau systématiquement élevé de sécurité et de protection de la santé et de l'environnement au sein du marché intérieur. Elle conduirait également à une utilisation plus efficace de ressources nationales limitées. À cette fin, il convient de mettre en place un forum consultatif ouvert aux États membres et à la Commission, dans le but de promouvoir les bonnes pratiques, d'échanger des informations et de coordonner les activités visant à faire respecter la législation relative à la réception par type. Il serait utile que la coopération des États membres dans ce domaine, actuellement informelle, puisse s'exercer dans un cadre plus formel. Le forum devrait être composé de représentants désignés par les États membres, représentant leurs autorités compétentes en matière de réception et leurs autorités chargées de la surveillance du marché. Les représentants participant à une réunion donnée devraient être choisis en fonction des questions examinées par le forum à cette occasion. Pour que le forum puisse bénéficier d'une variété de points de vue et d'apports, il est utile que certains observateurs extérieurs soient régulièrement invités à prendre part à ses réunions lorsque leurs activités ont un lien direct avec les questions qui y sont abordées.

(25) Afin d'éviter d'éventuels conflits d'intérêts, les autorités compétentes en matière de réception et les autorités chargées de la surveillance du marché ne devraient pas être liées lorsqu'elle effectuent leurs tâches. Lorsqu'un État membre choisit de placer ces autorités sous la tutelle de la même organisation, il devrait au moins s'assurer que cette organisation dispose de structures qui garantissent la séparation des activités des autorités en termes de gestion directe et de prise de décision.

(26) Les règles relatives à la surveillance du marché de l'Union et au contrôle des produits entrant sur le marché de l'Union prévues par le règlement (CE) n° 765/2008 s'appliquent aux véhicules à moteur et à leurs remorques ainsi qu'aux systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules. Ces règles n'empêchent pas les États membres de choisir les autorités compétentes chargées d'exécuter ces tâches. La surveillance du marché est une compétence qui peut être partagée entre différentes autorités nationales afin de tenir compte des systèmes nationaux de surveillance du marché dans les États membres institués en vertu du règlement (CE) n° 765/2008. Une coordination et un suivi efficaces au niveau de l'Union et au niveau national devraient garantir que les autorités compétentes en matière de réception et les autorités chargées de la surveillance du marché appliquent le nouveau cadre relatif à la réception par type et à la surveillance du marché.

(27) Il est nécessaire d'inclure des règles en matière de surveillance du marché dans le présent règlement afin de renforcer les droits et obligations des autorités nationales, de garantir la coordination effective de leurs activités de surveillance du marché et de clarifier les procédures applicables.

(28) Il est nécessaire que les autorités chargées de la surveillance du marché et les autorités compétentes en matière de réception puissent exécuter correctement les tâches prévues par le présent règlement. Les États membres devraient notamment leur accorder les ressources nécessaires à cet effet.

(29) Afin d'accroître la transparence dans le processus de réception et de faciliter l'échange d'informations et la vérification indépendante par les autorités chargées de la surveillance du marché, les autorités compétentes en matière de réception et la Commission, la documentation relative à la réception par type devrait être disponible sous forme électronique et accessible au public, sous réserve d'exemptions relatives à la protection des secrets commerciaux et des données à caractère personnel.

(30) Les obligations des autorités nationales concernant la surveillance du marché prévues dans le présent règlement sont plus précises que celles énoncées dans le règlement (CE) n° 765/2008. Cela résulte de la nécessité de tenir compte des caractéristiques propres au cadre pour la réception par type et de la nécessité de compléter ce cadre par un mécanisme efficace de surveillance du marché garantissant une solide vérification de la conformité des produits automobiles régis par le présent règlement. Afin d'assurer le bon fonctionnement du cadre, il est essentiel que les autorités de surveillance du marché vérifient la conformité des produits automobiles, que leur réception par type ait été accordée avant ou après la date d'application du présent règlement.

(31) Il est essentiel, pour assurer le bon fonctionnement de la surveillance du marché, que la conformité des véhicules, systèmes, composants et entités techniques distinctes présents sur le marché soit vérifiée sur la base d'une évaluation des risques solide. Cette vérification de la conformité, complétée par la mise en place d'un nombre minimal de contrôles par an sur les véhicules, devrait également contribuer à la mise en œuvre effective des obligations relatives à la surveillance du marché dans toute l'Union.

(32) Compte tenu des caractéristiques spéciales des émissions et du risque potentiel lié à celles-ci, il convient qu'une part adéquate du nombre minimal de contrôles soit consacrée à des essais liés aux émissions. Afin de garantir la totale conformité des véhicules, il convient que chaque contrôle individuel comprenne la vérification du respect de toutes les prescriptions pour la réception par type applicables au véhicule faisant l'objet des essais en ce qui concerne les émissions.

(33) Tout essai effectué sur n'importe quel véhicule dans l'un des États membres devrait pouvoir être utilisé pour prendre des mesures correctives et restrictives dans un autre État membre. Les résultats des contrôles réalisés sur des véhicules dans un État membre devraient être considérés comme étant adéquats aux fins de l'adoption de mesures correctives et restrictives dans un autre État membre. Le transport physique des véhicules concernés ne devrait donc pas être nécessaire aux fins de contrôles qui sont réalisés au nom d'un autre État membre.

(34) Il importe particulièrement que les autorités nationales et la Commission envisagent la possibilité que les essais et inspections de la conformité en service des véhicules fassent partie de leurs procédures de vérification de la conformité. La sélection des véhicules devant faire l'objet de cette vérification ex post de la conformité devrait s'appuyer sur une évaluation appropriée des risques tenant compte de la gravité de la non-conformité éventuelle; de la probabilité de sa survenance; et d'autres indicateurs éventuels tels que l'introduction de véhicules dotés d'une nouvelle technologie, des antécédents ou constats de non-conformité, les résultats des essais par télédétection ainsi que les préoccupations exprimées par des tiers reconnus.

(35) En outre, afin de vérifier la conformité avec les prescriptions correspondantes, la Commission devrait organiser et effectuer des essais et inspections de vérification de la conformité, indépendamment de ceux menés par les États membres dans le cadre de leurs obligations nationales de surveillance du marché. Lorsque ces essais et inspections sont effectués sur des véhicules immatriculés en accord avec le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule, il importe de tenir compte du fait que des véhicules modifiés pourraient ne pas être adéquats pour procéder à cette vérification de conformité. Il importe également de tenir compte des implications que cela comporte pour le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule, en particulier lorsque le titulaire est une personne physique, auquel cas il est approprié que la sélection des véhicules s'effectue soit au moyen d'un appel public, soit par l'intermédiaire des autorités des États membres. Lorsque ces essais et inspections établissent la non-conformité, ou lorsqu'il est constaté qu'une réception par type a été accordée sur la base de données incorrectes, la Commission devrait être habilitée à engager des actions correctives à l'échelle de l'Union pour rétablir la conformité des véhicules concernés et à enquêter sur les raisons pour lesquelles la réception par type était irrégulière. Un financement approprié devrait être prévu au budget général de l'Union afin de permettre la réalisation de ces essais et inspections de vérification de la conformité.

(36) Afin d'aider les États membres dans leur tâche de détection des dispositifs d'invalidation, la Commission a publié, le 26 janvier 2017, des orientations pour l'évaluation des stratégies auxiliaires de limitation des émissions et de la présence de dispositifs d'invalidation au regard de l'application du règlement (CE) n° 715/2007 à la réception par type des véhicules à moteur en ce qui concerne les émissions provenant de véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6). Conformément à ces orientations, les activités d'essais pratiquées par la Commission, par les autorités compétentes en matière de réception par type et par les services techniques afin de détecter les dispositifs d'invalidation devraient conserver un caractère non prévisible, et devraient comprendre également des conditions d'essai modifiées qui entraînent des variations concernant les conditions physiques et les paramètres d'essai.

(37) Afin de garantir un niveau élevé de sécurité fonctionnelle des véhicules, de garantir la protection des occupants des véhicules et des autres usagers de la route, et de garantir la protection de l'environnement et de la santé, il y a lieu de poursuivre l'harmonisation et l'adaptation au progrès technique et scientifique des prescriptions techniques et des normes environnementales applicables aux véhicules, systèmes, composants et entités techniques distinctes.

(38) L'objectif du présent règlement ne devrait pas être affecté par le fait que certains systèmes, composants, entités techniques distinctes, pièces et équipements peuvent être montés sur ou dans un véhicule après que celui-ci a été mis sur le marché, immatriculé ou mis en service. Des mesures appropriées devraient donc être prises pour faire en sorte que les systèmes, composants, entités techniques distinctes ou pièces et équipements qui peuvent être montés sur ou dans des véhicules et qui sont susceptibles de compromettre gravement le fonctionnement de systèmes essentiels pour la protection de l'environnement ou la sécurité fonctionnelle soient soumis à un contrôle par une autorité compétente en matière de réception avant leur mise sur le marché, leur immatriculation ou leur mise en service.

(39) Ces mesures ne devraient s'appliquer qu'à un nombre limité de pièces ou d'équipements. En cas de risque grave, la Commission devrait en priorité établir la liste de ces pièces ou équipements et les prescriptions correspondantes, après consultation des parties prenantes. Lors de l'établissement de la liste, la Commission devrait veiller en particulier à ce que les pièces et équipements de rechange qui sont vitaux pour le contrôle des émissions et la sécurité satisfassent aux prescriptions fonctionnelles concernant les pièces et équipements d'origine. Elle devrait également consulter les parties prenantes sur la base d'un rapport, et devrait s'efforcer de parvenir à un juste équilibre entre les exigences de renforcement de la sécurité routière et de la protection de l'environnement, ainsi qu'à un juste équilibre entre les intérêts des consommateurs, des fabricants et des distributeurs, tout en préservant la concurrence sur le marché des pièces et des équipements de rechange.

(40) Le système de réception UE par type doit permettre à tout État membre de confirmer que chaque type de véhicule et chaque type de système, de composant et d'entité technique distincte destiné à ce type de véhicule ont fait l'objet des essais et inspections prévus dans le présent règlement pour vérifier qu'ils sont conformes aux prescriptions en matière de réception par type établies dans le présent règlement et que leur constructeur a obtenu une fiche de réception par type les concernant. Le système de réception UE par type oblige les constructeurs à produire leurs véhicules, systèmes, composants et entités techniques distinctes en conformité avec le type réceptionné. Un constructeur de véhicules doit certifier le respect de cette obligation en délivrant un certificat de conformité pour chaque véhicule. Tout véhicule doté d'un certificat de conformité valide devrait pouvoir être mis sur le marché et immatriculé sur le territoire de l'Union.

(41) Afin de simplifier l'échange d'informations concernant la réception par type entre les autorités compétentes et de rendre les informations pertinentes accessibles au public, après des délais de mise en œuvre appropriés, il y a lieu de rendre obligatoire le recours à des bases de données en ligne consultables. Pour préserver la confidentialité des données, il importe que tout échange de données soit effectué en recourant à des protocoles sécurisés d'échange de données. Il y a lieu de veiller tout particulièrement à éliminer toute utilisation abusive de données, y compris en évitant de créer des premières immatriculations multiples en cas de recours à des certificats de conformité sous format électronique.

(42) La conformité de la production est l'une des pierres angulaires du système de réception UE par type, et les mesures prises par le constructeur pour assurer cette conformité devraient donc être approuvées par l'autorité compétente, ou par un service technique possédant les qualifications adéquates et désigné à cette fin, et devraient faire l'objet de vérifications régulières au moyen d'audits périodiques indépendants. De plus, les autorités compétentes en matière de réception devraient faire vérifier que les produits automobiles concernés restent conformes.

(43) Le maintien de la validité des réceptions par type requiert que le constructeur informe l'autorité qui a réceptionné son type de véhicule de toute modification apportée aux caractéristiques du type ou aux prescriptions en matière de sécurité et de performance environnementale applicables à ce type, de manière à ce qu'il puisse être vérifié que le type de véhicule reste conforme à l'ensemble des prescriptions applicables. De plus, les conditions de modification des réceptions par type devraient être clarifiées pour faire en sorte que les procédures soient appliquées de façon uniforme et que les prescriptions relatives à la réception par type soient respectées dans toute l'Union, notamment afin de garantir la stricte application des règles qui font la distinction entre réceptions par type modifiées et réceptions par type nouvelles. Afin de garantir que les prescriptions les plus récentes sont mises en œuvre pour tous les nouveaux véhicules à un moment donné, il importe que les actes réglementaires énumérés à l'annexe II mentionnent non seulement une date pour l'application des nouvelles prescriptions aux nouvelles réceptions par type, mais aussi une date à partir de laquelle les nouvelles prescriptions deviendront obligatoires pour la mise à disposition sur le marché, l'immatriculation ou la mise en service de véhicules, de systèmes, de composants ou d'entités techniques distinctes.

(44) L'évaluation d'un risque grave pour la sécurité qui a été signalé et des nuisances pour la santé publique et l'environnement devrait être réalisée au niveau national, mais une coordination au niveau de l'Union devrait être assurée lorsque le risque signalé ou la nuisance peut s'étendre au-delà du territoire d'un État membre, dans le but de partager les ressources et d'assurer la cohérence en ce qui concerne les mesures correctives à mettre en œuvre pour atténuer le risque identifié ou la nuisance.

(45) Afin de garantir que tous les véhicules, systèmes, composants et entités techniques distinctes mis sur le marché offrent un niveau élevé de sécurité et de protection de l'environnement, le constructeur ou tout autre opérateur économique dans la chaîne d'approvisionnement devrait prendre des mesures correctives appropriées, y compris le rappel de véhicules, lorsqu'un véhicule, un système, un composant ou une entité technique distincte présente un risque grave pour les utilisateurs ou pour l'environnement, comme le prévoit le règlement (CE) n° 765/2008. Il convient d'habiliter les autorités compétentes en matière de réception à évaluer et à vérifier si ces mesures correctives sont adéquates. Les autorités compétentes en matière de réception des autres États membres devraient avoir le droit de prendre des mesures correctives et restrictives si elles considèrent que les mesures correctives prises par le constructeur ne sont pas adéquates.

(46) Si des mesures correctives sont appliquées, les titulaires de certificats d'immatriculation des véhicules concernés ne devraient pas supporter les coûts de réparation de leurs véhicules, y compris lorsque les réparations ont été effectuées aux frais du titulaire du certificat d'immatriculation avant l'adoption de la mesure corrective. Cela ne devrait pas exclure la possibilité pour les consommateurs de se prévaloir des recours prévus dans le droit contractuel, le cas échéant, conformément au droit de l'Union ou au droit national.

(47) Une flexibilité appropriée devrait être offerte, au moyen d'autres régimes de réception par type, aux constructeurs de véhicules produits en petites séries. Ces constructeurs devraient pouvoir bénéficier des avantages du marché intérieur, à condition que leurs véhicules satisfassent aux prescriptions spécifiques en matière de réception UE par type pour les véhicules produits en petites séries. Dans certains cas limités, il est opportun d'autoriser une réception nationale par type de petites séries. Pour prévenir les abus, toute procédure simplifiée pour les véhicules produits en petites séries devrait être restreinte aux cas impliquant une production très limitée conformément au présent règlement. Il est par conséquent nécessaire de définir précisément le concept de véhicules produits en petites séries en termes de nombre de véhicules produits, de prescriptions à respecter et de conditions pour la mise sur le marché de ces véhicules. Il est également important de prévoir un autre régime de réception pour les véhicules individuels, notamment afin d'offrir une flexibilité suffisante dans le cas de la réception de véhicules construits en plusieurs étapes.

(48) L'Union est partie contractante à l'accord de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies du 20 mars 1958 concernant l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables aux véhicules à roues, aux équipements et aux pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur un véhicule à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations accordées conformément à ces prescriptions (ci-après dénommé "l'accord de 1958 révisé")[1]. L'Union a accepté un nombre important de règlements annexés à l'accord de 1958 révisé et a donc l'obligation d'accepter les homologations délivrées conformément à ces règlements, dont les prescriptions sont considérées comme équivalentes à celles de l'Union. Afin de simplifier son cadre pour la réception par type et de l'aligner sur le cadre international des Nations unies (ONU), par le règlement (CE) n° 661/2009 du Parlement européen et du Conseil[2], l'Union a abrogé ses directives spécifiques relatives à la réception par type et les a remplacées par l'application obligatoire des règlements pertinents de l'ONU. Afin d'alléger la charge administrative du processus de réception par type, le cas échéant, les constructeurs de véhicules, de systèmes, de composants et d'entités techniques distinctes devraient être autorisés à demander la réception par type directement au titre du présent règlement, en obtenant l'homologation au titre des règlements applicables de l'ONU visés aux annexes du présent règlement.

---

[1] Décision 97/836/CE du Conseil du 27 novembre 1997 en vue de l'adhésion de la Communauté européenne à l'accord de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies concernant l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables aux véhicules à roues, aux équipements et aux pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur un véhicule à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions ("accord révisé de 1958") (JO L 346 du 17.12.1997, p. 78).

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

(49) Par conséquent, les règlements de l'ONU et les modifications apportées à ces derniers en faveur desquels l'Union a voté ou que l'Union applique, conformément à la décision 97/836/CE, devraient être intégrés dans la législation relative à la réception UE par type. Il convient, dès lors, de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne pour modifier les annexes du présent règlement afin de garantir que les références aux règlements de l'ONU et à leurs modifications respectives dans la liste des actes réglementaires applicables sont tenues à jour.

(50) L'accès libre aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules, dans un format normalisé permettant l'extraction des données techniques, ainsi qu'une concurrence effective sur le marché des services fournissant de telles informations, sont nécessaires pour améliorer le fonctionnement du marché intérieur, en particulier en ce qui concerne la libre circulation des marchandises, la liberté d'établissement et la libre prestation de services. Les prescriptions relatives à la fourniture des informations sur la réparation et l'entretien des véhicules étaient jusqu'à présent énoncées dans les règlements (CE) n° 715/2007[1] et (CE) n° 595/2009[2] du Parlement européen et du Conseil. Ces prescriptions devraient être consolidées dans le présent règlement et les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009 devraient être modifiés en conséquence.

---

[1] Règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2007 relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules (JO L 171 du 29.6.2007, p. 1).

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

(51) Les progrès techniques introduisant de nouvelles méthodes ou techniques pour le diagnostic et la réparation des véhicules, telles que l'accès à distance aux informations et logiciels du véhicule, ne devraient pas affaiblir l'objectif du présent règlement en ce qui concerne l'accès aux informations sur la réparation et l'entretien de véhicules pour les opérateurs indépendants.

(52) Afin de garantir une concurrence effective sur le marché des services d'information sur la réparation et l'entretien des véhicules ainsi que de préciser que les informations concernées couvrent également les informations devant être fournies aux opérateurs indépendants autres que les réparateurs, de sorte que le marché de la réparation et de l'entretien de véhicules par des opérateurs indépendants puisse dans son ensemble concurrencer les concessionnaires agréés, que le constructeur de véhicules transmette ces informations directement à ses concessionnaires et réparateurs agréés ou qu'il les utilise lui-même à des fins de réparation ou d'entretien, il est nécessaire de détailler les informations à fournir aux fins de l'accès aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules.

(53) Pour l'inspection des véhicules, et en particulier pour les composants liés à leur sécurité et à l'environnement, il a été jugé nécessaire que les centres de contrôle et les autorités compétentes concernées aient accès aux informations techniques de chaque véhicule mentionnées dans la directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil[1]. Afin de faciliter le respect des exigences énoncées dans ladite directive, il convient que les opérateurs indépendants aient accès aux informations techniques pertinentes nécessaires pour préparer les véhicules en vue de la réalisation du contrôle technique.

---

[1] Directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques, et abrogeant la directive 2009/40/CE (JO L 127 du 29.4.2014, p. 51).

(54) Étant donné qu'il n'existe actuellement aucune procédure structurée commune pour l'échange de données relatives aux composants des véhicules entre les constructeurs de véhicules et les opérateurs indépendants, il y a lieu de définir les principes de ces échanges de données. Une future procédure structurée commune portant sur le format standardisé des échanges de données devrait être établie de manière formelle par le Comité européen de normalisation (CEN), bien que le mandat confié au CEN ne puisse prédéterminer le niveau de détail que cette norme fournira. Dans ses travaux, le CEN devrait en particulier prendre en compte les intérêts et besoins tant des constructeurs de véhicules que des opérateurs indépendants, et il devrait également examiner des solutions telles que des formats de données ouverts décrits par des métadonnées bien définies aux fins de tenir compte des infrastructures informatiques existantes.

(55) Afin d'assurer l'efficacité du présent règlement, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne pour ce qui est des prescriptions en matière de réception par type concernant les performances en matière de sécurité et de protection de l'environnement des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées durant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts, et que ces consultations soient menées conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 "Mieux légiférer"[1]. En particulier, pour assurer leur égale participation à la préparation des actes délégués, le Parlement européen et le Conseil reçoivent tous les documents au même moment que les experts des États membres, et leurs experts ont systématiquement accès aux réunions des groupes d'experts de la Commission traitant de la préparation des actes délégués.

[1] JO L 123 du 12.5.2016, p. 1.

(56) Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution du présent règlement, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission. Ces compétences devraient être exercées en conformité avec le règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil[1].

(57) Il convient que les États membres déterminent le régime des sanctions applicables aux violations des dispositions du présent règlement et assurent la mise en œuvre de ces sanctions. Ces sanctions devraient être effectives, proportionnées et dissuasives. Elles devraient notamment refléter le risque pour la sécurité, la santé ou l'environnement que pourrait représenter le nombre de véhicules, de systèmes, de composants ou d'entités techniques distinctes non conformes mis à disposition sur le marché. Chaque année, les États membres devraient communiquer à la Commission les sanctions qu'ils ont imposées, de façon à ce que celle-ci puisse contrôler la cohérence de la mise en œuvre de ce régime.

(58) Lors de la réalisation d'essais de vérification de la conformité, les services techniques devraient pouvoir choisir librement et d'une manière non prévisible les paramètres qu'ils utiliseront parmi ceux prévus par les actes réglementaires pertinents. Cela devrait leur permettre de vérifier que les véhicules soumis aux essais sont conformes à l'ensemble des paramètres, y compris ceux qui correspondent au cas le plus défavorable pour l'essai.

---

[1] 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).

(59) Afin de garantir que les véhicules, systèmes, composants et entités techniques distinctes sont conformes dans tous les cas aux prescriptions du présent règlement, il convient qu'ils soient réputés non conformes aux prescriptions pertinentes lorsque les résultats des essais ne peuvent pas être vérifiés de manière empirique par l'autorité compétente alors que tous les paramètres d'essai ont été reproduits ou pris en compte. Il est nécessaire d'imposer des sanctions aux opérateurs économiques et aux services techniques qui falsifient les résultats d'essais ou qui présentent de fausses déclarations ou des données incorrectes pour la réception par type.

(60) Dans un souci de clarté, de logique et de simplification, il convient que la directive 2007/46/CE soit abrogée et remplacée par le présent règlement. L'adoption du présent règlement garantit que les dispositions sont directement applicables et qu'elles peuvent être mises à jour en temps voulu et de manière plus efficace afin de mieux tenir compte du progrès technique et de l'évolution de la réglementation dans le contexte de l'accord de 1958 révisé.

(61) Afin de soutenir des mesures correctives et restrictives au niveau de l'Union, la Commission devrait être habilitée à infliger des amendes administratives harmonisées lorsqu'elle constate que des opérateurs économiques ont enfreint le présent règlement, indépendamment du lieu où s'est faite initialement la réception par type du véhicule, du système, du composant ou de l'entité technique distincte. Il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne pour compléter le présent règlement en établissant la procédure visant à imposer ces amendes administratives ainsi que les méthodes de calcul et de perception de celles-ci, en se fondant sur les principes définis dans le présent règlement.

(62) Chaque fois que les mesures prévues dans le présent règlement impliquent le traitement de données à caractère personnel, il convient que ce traitement soit effectué conformément aux règlements (UE) 2016/679[1] et (CE) n° 45/2001[2] du Parlement européen et du Conseil, ainsi qu'aux mesures d'application nationales s'y rapportant. Il importe que les constructeurs mettent en œuvre toutes les mesures nécessaires afin de se conformer aux règles relatives au traitement et à la transmission des données à caractère personnel qui sont générées lors de l'utilisation du véhicule.

(63) Afin de permettre aux États membres et aux autorités nationales, ainsi qu'aux opérateurs économiques, de se préparer pour l'application des nouvelles règles introduites par le présent règlement, il convient de fixer une date d'application postérieure à la date d'entrée en vigueur.

---

[1] Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données) (JO L 119 du 4.5.2016, p. 1).

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

(64) Étant donné que l'objectif du présent règlement, à savoir l'établissement de dispositions administratives et de prescriptions techniques pour la réception par type des véhicules relevant des catégories M, N et O et pour la réception par type des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, ainsi que pour la surveillance du marché de ces véhicules, systèmes, composants et entités techniques distinctes, ne peuvent pas être atteints de manière suffisante par les États membres mais peuvent, en raison de leur dimension et de leurs effets, l'être mieux au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Chapitre I
Objet, champ d'application et définitions

Article premier

Objet

1. Le présent règlement établit les dispositions administratives et les prescriptions techniques applicables à la réception par type et à la mise sur le marché de tous les nouveaux véhicules, systèmes, composants et entités techniques distinctes visés à l'article 2, paragraphe 1, et à la réception individuelle de véhicules.

   Le présent règlement établit également les dispositions applicables à la mise sur le marché et à la mise en service de pièces et d'équipements susceptibles de présenter un risque grave pour le bon fonctionnement de systèmes essentiels des véhicules visés à l'article 2, paragraphe 1.

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

Article 2

Champ d'application

1. Le présent règlement s'applique aux véhicules à moteur relevant des catégories M et N et à leurs remorques de catégorie O, destinés à circuler sur le réseau routier public, y compris ceux conçus et construits en une ou plusieurs étapes, ainsi qu'aux systèmes, composants et entités techniques distinctes, de même qu'aux pièces et équipements, conçus et construits pour être montés sur ces véhicules et leurs remorques.

2. Le présent règlement ne s'applique pas aux véhicules suivants:

   a) les véhicules agricoles ou forestiers au sens du règlement (UE) n° 167/2013 du Parlement européen et du Conseil[1];

   b) les véhicules à deux ou trois roues et les quadricycles au sens du règlement (UE) n° 168/2013 du Parlement européen et du Conseil[2];

   c) les véhicules équipés de chenilles;

   d) les véhicules conçus et construits ou adaptés pour être utilisés uniquement par les forces armées.

---

[1] 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).

[2] Règlement (UE) n° 168/2013 du Parlement européen et du Conseil du 15 janvier 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles (JO L 60 du 2.3.2013, p. 52).

3. Pour les véhicules ci-après, le constructeur peut demander la réception par type ou la réception individuelle de véhicules au titre du présent règlement, à condition que lesdits véhicules satisfassent aux prescriptions du présent règlement:

a) les véhicules conçus et construits pour être utilisés principalement sur les chantiers de construction, dans les carrières ou dans les installations portuaires ou aéroportuaires;

b) les véhicules conçus et construits ou adaptés pour être utilisés par la protection civile, les services de lutte contre l'incendie et les services responsables du maintien de l'ordre public;

c) tout véhicule automoteur spécialement conçu et construit pour réaliser des travaux et qui, du fait de ses caractéristiques de construction, ne convient ni au transport de passagers, ni au transport de marchandises, et qui n'est pas une machine montée sur un châssis de véhicule à moteur.

Ces réceptions sont sans préjudice de l'application de la directive 2006/42/CE du Parlement européen et du Conseil[1].

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

4. Pour les véhicules ci-après, le constructeur peut demander la réception individuelle de véhicules au titre du présent règlement:

a) les véhicules destinés exclusivement aux courses automobiles sur route;

b) les prototypes de véhicules utilisés sur route sous la responsabilité d'un constructeur dans le cadre d'un programme d'essai spécifique, à condition qu'ils aient été spécialement conçus et construits à cette fin.

Article 3

Définitions

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

1) "réception par type": la procédure par laquelle une autorité compétente en matière de réception certifie qu'un type de véhicule, de système, de composant ou d'entité technique distincte satisfait aux dispositions administratives et aux prescriptions techniques applicables;

2) "réception UE par type": la procédure par laquelle une autorité compétente en matière de réception certifie qu'un type de véhicule, de système, de composant ou d'entité technique distincte satisfait aux dispositions administratives et aux prescriptions techniques applicables du présent règlement;

3) "réception nationale par type": la procédure par laquelle une autorité compétente en matière de réception certifie qu'un type de véhicule, de système, de composant ou d'entité technique distincte satisfait aux dispositions administratives et aux prescriptions techniques applicables énoncées dans le droit d'un État membre, la validité de cette réception étant limitée au territoire de cet État membre;

4) "fiche de réception par type": le document par lequel l'autorité compétente en matière de réception certifie officiellement qu'un type de véhicule, de système, de composant ou d'entité technique distincte a fait l'objet d'une réception par type;

5) "certificat de conformité": le document délivré par le constructeur afin de certifier qu'un véhicule produit est conforme au type réceptionné de véhicule et à tous les actes réglementaires qui étaient applicables au moment de sa production;

6) "réception individuelle d'un véhicule": la procédure par laquelle une autorité compétente en matière de réception certifie qu'un véhicule donné, qu'il soit unique ou non, satisfait aux dispositions administratives et aux prescriptions techniques applicables pour la réception UE individuelle d'un véhicule ou la réception nationale individuelle d'un véhicule;

7) "réception par type d'un véhicule entier": la procédure par laquelle une autorité compétente en matière de réception certifie qu'un type de véhicule incomplet, complet ou complété satisfait aux dispositions administratives et aux prescriptions techniques applicables;

8) "réception par type multiétapes": la procédure par laquelle une ou plusieurs autorités compétentes en matière de réception certifient qu'un type de véhicule incomplet ou complété, selon son état d'achèvement, satisfait aux dispositions administratives et aux prescriptions techniques applicables;

9) "réception par type par étapes": la procédure consistant à collecter, étape par étape, l'ensemble des fiches de réception UE par type ou des fiches de communication ONU par type pour les systèmes, les composants et les entités techniques distinctes faisant partie d'un véhicule, ce qui, à l'étape finale, donne lieu à la réception par type d'un véhicule entier;

10) "réception par type en une seule étape": la procédure par laquelle une autorité compétente en matière de réception certifie, en une seule opération, qu'un type de véhicule, de système, de composant ou d'entité technique distincte satisfait, dans son ensemble, aux dispositions administratives et aux prescriptions techniques applicables;

11) "réception par type mixte": une réception par type par étapes dans le cadre de laquelle une ou plusieurs réceptions par type d'un système sont obtenues lors de la dernière étape de la réception par type du véhicule entier, sans qu'il soit nécessaire de délivrer les fiches de réception UE par type pour ces systèmes;

12) "réception par type d'un système": la procédure par laquelle une autorité compétente en matière de réception certifie qu'un type de système satisfait aux dispositions administratives et aux prescriptions techniques applicables;

13) "réception par type d'une entité technique distincte": la procédure par laquelle une autorité compétente en matière de réception certifie qu'un type d'entité technique distincte satisfait aux dispositions administratives et aux prescriptions techniques applicables pour un ou plusieurs types donnés de véhicule;

14) "réception par type d'un composant": la procédure par laquelle une autorité compétente en matière de réception certifie qu'un type de composant satisfait, indépendamment d'un véhicule, aux dispositions administratives et aux prescriptions techniques applicables;

15) "véhicule": tout véhicule à moteur ou sa remorque;

16) "véhicule à moteur": tout véhicule à moteur, complet, complété ou incomplet, conçu et construit pour se déplacer par ses propres moyens, ayant au moins quatre roues et une vitesse maximale par construction supérieure à 25 km/h;

17) "remorque": tout véhicule non automoteur sur roues conçu et construit pour être tracté par un véhicule à moteur, qui peut s'articuler au moins autour d'un axe horizontal perpendiculaire au plan médian longitudinal et autour d'un axe vertical parallèle au plan médian longitudinal du véhicule à moteur tracteur;

18) "système": un assemblage de dispositifs destiné à remplir une ou plusieurs fonctions spécifiques dans un véhicule et qui est soumis aux prescriptions du présent règlement ou de l'un des actes réglementaires énumérés à l'annexe II;

19) "composant": un dispositif qui est destiné à faire partie d'un véhicule, qui peut être réceptionné par type indépendamment d'un véhicule et qui est soumis aux prescriptions du présent règlement ou de l'un des actes réglementaires énumérés à l'annexe II lorsque l'acte réglementaire concerné le prévoit expressément;

20) "entité technique distincte": un dispositif qui est destiné à faire partie d'un véhicule, qui peut être réceptionné par type séparément, mais uniquement par rapport à un ou plusieurs types de véhicule déterminés, et qui est soumis aux prescriptions du présent règlement ou de l'un des actes réglementaires énumérés à l'annexe II lorsque l'acte réglementaire concerné le prévoit expressément;

21) "pièces": les éléments qui sont utilisés pour l'assemblage, la réparation et l'entretien d'un véhicule, ainsi que les pièces de rechange;

22) "équipements": les éléments, autres que des pièces, qui peuvent être ajoutés ou montés sur un véhicule;

23) "pièces de rechange": les éléments qui sont destinés à être montés dans ou sur un véhicule pour remplacer des pièces d'origine de ce véhicule, y compris les éléments qui sont nécessaires à l'utilisation d'un véhicule, à l'exception du carburant;

24) "véhicule de base": tout véhicule qui est utilisé lors de l'étape initiale d'une procédure de réception par type multiétapes;

25) "véhicule incomplet": tout véhicule dont l'achèvement requiert encore au moins une étape pour que ledit véhicule satisfasse aux prescriptions techniques applicables du présent règlement;

26) "véhicule complété": un véhicule issu de la réception par type multiétapes qui satisfait aux prescriptions techniques applicables du présent règlement;

27) "véhicule complet": un véhicule qui ne doit pas être complété pour satisfaire aux prescriptions techniques applicables du présent règlement;

28) "véhicule de fin de série": un véhicule qui fait partie d'un stock et qui, en raison de l'entrée en vigueur de nouvelles prescriptions techniques par rapport auxquelles il n'a pas fait l'objet d'une réception par type, ne peut pas ou ne peut plus être mis sur le marché, immatriculé ou mis en service;

29) "véhicule à carburant alternatif": un véhicule conçu pour pouvoir fonctionner avec au moins un type de carburant qui est soit gazeux à la température et à la pression de l'air, soit d'origine principalement non pétrolière;

30) "véhicule produit en petite série": un type de véhicule dont le nombre d'unités disponibles sur le marché, immatriculées ou mises en service n'excède pas les limites quantitatives annuelles indiquées à l'annexe V;

31) "véhicule à usage spécial": un véhicule de la catégorie M, N ou O ayant des caractéristiques techniques spécifiques lui permettant de remplir une fonction qui requiert des adaptations ou des équipements spéciaux;

32) "type de véhicule": un groupe particulier de véhicules partageant au moins les éléments décrits dans l'annexe I, partie B, y compris un groupe de véhicules qui comprend des variantes et des versions, comme indiqué dans ladite partie;

33) "semi-remorque": un véhicule tracté sur lequel le ou les essieux sont positionnés derrière le centre de gravité du véhicule (lorsque celui-ci est chargé de façon uniforme) et qui est équipé d'un dispositif d'attelage permettant que les forces horizontales et verticales soient transmises au véhicule tracteur;

34) "surveillance du marché": les opérations effectuées et les mesures prises par les autorités chargées de la surveillance du marché pour garantir que les véhicules, les systèmes, les composants et les entités techniques distinctes ainsi que les pièces et équipements mis à disposition sur le marché sont conformes aux prescriptions énoncées dans la législation d'harmonisation applicable de l'Union et ne portent pas atteinte à la santé, à la sécurité, à l'environnement ou à tout autre aspect lié à la protection de l'intérêt public;

35) "autorité chargée de la surveillance du marché": la ou les autorités nationales chargées d'assurer la surveillance du marché sur le territoire de l'État membre;

36) "autorité compétente en matière de réception": la ou les autorités d'un État membre, notifiées à la Commission par cet État membre, compétentes pour tous les aspects de la réception par type d'un véhicule, d'un système, d'un composant ou d'une entité technique distincte ou de la réception individuelle d'un véhicule, pour la procédure d'autorisation des pièces et équipements, pour la délivrance et, le cas échéant, le retrait ou le refus de fiches de réception, servant de point de contact pour les autorités compétentes en matière de réception des autres États membres, désignant les services techniques et assurant que le constructeur remplit ses obligations en matière de conformité de la production;

37) "autorité nationale": une autorité compétente en matière de réception ou toute autre autorité qui intervient dans la surveillance du marché, le contrôle aux frontières ou l'immatriculation dans un État membre, et est responsable de ces tâches, pour les véhicules, les systèmes, les composants, les entités techniques distinctes, les pièces ou équipements;

38) "service technique": une organisation ou un organisme désigné par l'autorité compétente en matière de réception comme laboratoire d'essai pour procéder à des essais, ou comme organisme d'évaluation de la conformité pour effectuer l'évaluation initiale et d'autres essais ou inspections;

39) "organisme national d'accréditation": un organisme national d'accréditation tel qu'il est défini à l'article 2, point 11), du règlement (CE) nº 765/2008;

40) "constructeur": une personne physique ou morale qui est responsable de tous les aspects de la réception par type d'un véhicule, d'un système, d'un composant ou d'une entité technique distincte, de la réception individuelle d'un véhicule ou de la procédure d'autorisation pour les pièces et équipements, de la garantie de la conformité de la production et des aspects relatifs à la surveillance du marché concernant ce véhicule, ce système, ce composant, cette entité technique distincte, cette pièce et cet équipement, que cette personne soit ou non directement associée à toutes les étapes de la conception et de la construction du véhicule, du système, du composant ou de l'entité technique distincte concerné;

41) "mandataire du constructeur": toute personne physique ou morale établie dans l'Union qui est dûment mandatée par le constructeur pour le représenter auprès de l'autorité compétente en matière de réception ou de l'autorité chargée de la surveillance du marché et agir en son nom dans le domaine régi par le présent règlement;

42) "importateur": toute personne physique ou morale établie dans l'Union qui met sur le marché un véhicule, un système, un composant, une entité technique distincte, une pièce ou un équipement qui a été fabriqué dans un pays tiers;

43) "distributeur": un concessionnaire ou toute personne physique ou morale faisant partie de la chaîne d'approvisionnement, autre que le constructeur ou l'importateur, qui met à disposition sur le marché un véhicule, un système, un composant, une entité technique distincte, une pièce ou un équipement;

44) "opérateur économique": le constructeur, le mandataire du constructeur, l'importateur ou le distributeur;

45) "opérateur indépendant": une personne physique ou morale, autre qu'un concessionnaire ou réparateur agréé, qui est directement ou indirectement engagée dans la réparation et l'entretien de véhicules, y compris les réparateurs, les fabricants ou les distributeurs d'équipements, d'outils ou de pièces détachées de réparation ainsi que les éditeurs d'informations techniques, les clubs automobiles, les opérateurs de services de dépannage, les opérateurs proposant des services d'inspection et d'essai et les opérateurs proposant une formation pour les installateurs, les fabricants et les réparateurs des équipements des véhicules à carburant alternatif; sont également désignés par ce terme les réparateurs, concessionnaires et distributeurs agréés au sein du système de distribution d'un constructeur de véhicules donné, dans la mesure où ils fournissent des services de réparation et d'entretien pour des véhicules pour lesquels ils ne font pas partie du système de distribution du constructeur;

46) "réparateur agréé": une personne physique ou morale qui fournit des services de réparation et d'entretien de véhicules et qui opère au sein du système de distribution du constructeur;

47) "réparateur indépendant": une personne physique ou morale qui fournit des services de réparation et d'entretien de véhicules et qui opère hors du système de distribution du constructeur;

48) "informations sur la réparation et l'entretien des véhicules": toutes les informations, y compris tous les changements et compléments ultérieurs apportés à ces informations, qui sont requises pour le diagnostic, l'entretien et l'inspection d'un véhicule, la préparation en vue de la réalisation du contrôle technique, la réparation, la reprogrammation, la réinitialisation d'un véhicule ou qui sont requises pour l'aide au diagnostic à distance d'un véhicule ou pour le montage sur un véhicule des pièces et équipements, et que le constructeur fournit à ses partenaires, concessionnaires et réparateurs agréés ou qu'il utilise à des fins de réparation ou d'entretien;

49) "informations du système de diagnostic embarqué (OBD) des véhicules": les informations générées par un système qui est présent à bord d'un véhicule ou qui est connecté à un moteur, et qui est capable de détecter un dysfonctionnement et, le cas échéant, de signaler sa survenance au moyen d'un système d'alerte, d'identifier la localisation probable du dysfonctionnement au moyen d'informations stockées dans une mémoire informatique et de communiquer ces informations à l'extérieur du véhicule;

50) "mise sur le marché": la première mise à disposition d'un véhicule, d'un système, d'un composant, d'une entité technique distincte, d'une pièce ou d'un équipement dans l'Union;

51) "mise à disposition sur le marché": toute fourniture d'un véhicule, d'un système, d'un composant, d'une entité technique distincte, d'une pièce ou d'un équipement en vue de sa distribution ou de son utilisation sur le marché dans le cadre d'une activité commerciale, à titre onéreux ou gratuit;

52) "mise en service": la première utilisation dans l'Union, conformément à sa destination, d'un véhicule, d'un système, d'un composant, d'une entité technique distincte, d'une pièce ou d'un équipement;

53) "immatriculation": l'autorisation administrative pour la mise en circulation routière d'un véhicule réceptionné, impliquant l'identification de celui-ci et l'attribution d'un numéro de série, appelé "numéro d'immatriculation", à titre permanent ou temporaire;

54) "méthode d'essai virtuel": des simulations informatiques, y compris des calculs, visant à démontrer qu'un véhicule, un système, un composant ou une entité technique distincte satisfait aux prescriptions techniques d'un acte réglementaire mentionné à l'annexe II sans qu'il soit nécessaire d'avoir recours à un véhicule, un système, un composant ou une entité technique distincte physique;

55) "autres prescriptions": des dispositions administratives et des prescriptions techniques visant à garantir un niveau de sécurité fonctionnelle, de protection de l'environnement et de sécurité au travail qui est équivalent, dans toute la mesure du possible, à celui prévu par un ou plusieurs des actes réglementaires énumérés à l'annexe II;

56) "évaluation sur place": une vérification effectuée dans les locaux d'un service technique ou de l'un de ses sous-traitants ou de l'une de ses filiales;

57) "évaluation de surveillance sur place": une évaluation périodique de routine effectuée sur place, qui n'est ni l'évaluation sur place effectuée en vue de la désignation initiale du service technique ou de l'un de ses sous-traitants ou de l'une de ses filiales, ni l'évaluation sur place effectuée en vue du renouvellement de cette désignation;

58) "date de construction du véhicule": la date à laquelle la construction d'un véhicule s'est achevée conformément à la réception obtenue par le constructeur.

Article 4

Catégories de véhicules

1. Aux fins du présent règlement, on distingue les catégories de véhicules ci-après:

a) la catégorie M comprend les véhicules à moteur conçus et construits essentiellement pour le transport de passagers et de leurs bagages; elle est subdivisée comme suit:

i) catégorie M_1: véhicules à moteur ne comprenant pas plus de huit places assises en plus de celle du conducteur et n'ayant pas d'espace pour des passagers debout, que le nombre de places assises se limite ou non à celle du conducteur;

ii) catégorie M_2: véhicules à moteur comprenant plus de huit places assises en plus de celle du conducteur et ayant une masse maximale qui n'excède pas 5 tonnes, que ces véhicules à moteur aient ou non un espace pour des passagers debout; et

iii) catégorie M_3: véhicules à moteur comprenant plus de huit places assises en plus de celle du conducteur et ayant une masse maximale supérieure à 5 tonnes, que ces véhicules à moteur aient ou non un espace pour des passagers debout;

b) la catégorie N comprend les véhicules à moteur conçus et construits essentiellement pour le transport de marchandises; elle est subdivisée comme suit:

i) catégorie N_1: véhicules à moteur ayant une masse maximale qui n'excède pas 3,5 tonnes;

ii) catégorie N_2: véhicules à moteur ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes sans excéder 12 tonnes; et

iii) catégorie N_3: véhicules à moteur ayant une masse maximale supérieure à 12 tonnes;

c) la catégorie O comprend les remorques; elle est subdivisée comme suit:

i) catégorie O_1: remorques ayant une masse maximale qui n'excède pas 0,75 tonne;

ii) catégorie O_2: remorques ayant une masse maximale supérieure à 0,75 tonne sans excéder 3,5 tonnes;

iii) catégorie O_3: remorques ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes sans excéder 10 tonnes; et

iv) catégorie O_4: remorques ayant une masse maximale supérieure à 10 tonnes.

2. Les critères pour la classification des véhicules et les types de véhicule, variantes et versions sont fixés dans l'annexe I.

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 82 pour modifier l'annexe I en ce qui concerne les types de véhicule et les types de carrosserie afin de tenir compte du progrès technique.

Chapitre II
Obligations générales

Article 5
Prescriptions techniques

1. Les véhicules, systèmes, composants et entités techniques distinctes satisfont aux prescriptions des actes réglementaires énumérés à l'annexe II.

2. Les véhicules, systèmes, composants et entités techniques distinctes sont réputés ne pas satisfaire au présent règlement dans les cas suivants en particulier:

a) s'ils s'écartent davantage que ce qui est autorisé par l'acte réglementaire applicable des données figurant dans les fiches de réception UE par type et leurs annexes ou des informations descriptives figurant dans les rapports d'essai;

b) si les critères de performance ou les valeurs limites pour la production en série prévus dans l'acte réglementaire applicable n'ont pas été respectés au regard de toutes les conditions énoncées dans l'acte réglementaire applicable;

c) si l'une des informations indiquées par le fabricant dans la fiche de renseignements ne peut pas être reproduite dans toutes les conditions énoncées dans l'acte réglementaire applicable par les autorités compétentes en matière de réception, les autorités chargées de la surveillance du marché ou la Commission.

Seuls les contrôles, essais, inspections et évaluations effectués par les autorités compétentes en matière de réception, les autorités chargées de la surveillance du marché et la Commission, ou en leur nom, entrent en ligne de compte pour l'évaluation de la conformité aux fins du présent paragraphe.

3. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 82 pour modifier l'annexe II afin de tenir compte de l'évolution des technologies et de la réglementation, en introduisant et en mettant à jour les références aux actes réglementaires contenant les prescriptions que les véhicules, systèmes, composants et entités techniques distinctes doivent respecter.

Article 6

Obligations des États membres

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

   Cette notification comprend le nom de ces autorités, leur adresse, y compris leur adresse électronique, et leurs domaines de compétence. La Commission publie sur son site internet la liste et les coordonnées des autorités compétentes en matière de réception et des autorités chargées de la surveillance du marché.

   Les États membres veillent à ce que leurs propres autorités compétentes en matière de réception et leurs propres autorités chargées de la surveillance du marché adhèrent à une séparation stricte des rôles et des responsabilités et à ce qu'elles fonctionnent indépendamment l'une de l'autre. Ces autorités peuvent se trouver au sein de la même organisation, pour autant que leurs activités soient gérées de manière autonome dans le cadre de structures distinctes.

2. Un État membre dans lequel plusieurs autorités sont responsables de la réception des véhicules, y compris la réception individuelle d'un véhicule, désigne, aux fins de l'article 11 et du respect des obligations énoncées au chapitre XV, l'une d'entre elles comme étant compétente pour accorder des réceptions par type en tant que seule autorité compétente en matière de réception responsable de l'échange d'informations avec les autorités compétentes en matière de réception d'autres États membres.

3. Un État membre dans lequel plusieurs autorités sont chargées de la surveillance du marché désigne, aux fins de l'article 11, l'une d'entre elles en tant que seule autorité chargée de la surveillance du marché responsable de l'échange d'informations avec les autorités chargées de la surveillance du marché d'autres États membres.

4. Les États membres n'autorisent la mise sur le marché, l'immatriculation ou la mise en service que pour les véhicules, systèmes, composants et entités techniques distinctes qui sont conformes au présent règlement.

5. Les États membres ne peuvent interdire, restreindre ou empêcher la mise sur le marché, l'immatriculation ou la mise en service des véhicules, systèmes, composants ou entités techniques distinctes qui sont conformes au présent règlement, sauf dans les cas prévus au chapitre XI.

Par dérogation au premier alinéa du présent paragraphe, les États membres peuvent décider de ne pas autoriser la circulation sur route, la mise sur le marché, l'immatriculation ou la mise en service de véhicules qui ont fait l'objet d'une réception par type conformément au présent règlement mais qui dépassent les dimensions, les poids et les charges par essieu harmonisés indiqués à l'annexe I de la directive 96/53/CE du Conseil[1].

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

6. Les États membres organisent et réalisent une surveillance du marché et des contrôles pour les véhicules, systèmes, composants et entités techniques distinctes qui entrent sur le marché, conformément au présent règlement et au chapitre III du règlement (CE) n° 765/2008.

7. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour garantir que les autorités chargées de la surveillance du marché sont autorisées, lorsqu'elles le considèrent nécessaire et justifié, à pénétrer dans les locaux des opérateurs économiques sur leur territoire et à prélever tout échantillon nécessaire de véhicule, de système, de composant et d'entité technique distincte pour les besoins de la vérification de la conformité.

8. Les États membres réexaminent et évaluent périodiquement le fonctionnement de leurs activités de réception par type. Ces réexamens et évaluations ont lieu au moins tous les quatre ans et leurs résultats sont communiqués à la Commission et au forum pour l'échange d'informations sur l'application visé à l'article 11 (ci-après dénommé "forum").

Les États membres rendent accessible au public une synthèse des résultats des réexamens et évaluations périodiques.

Les États membres rendent compte à la Commission et au forum de la manière dont ils donnent suite à toute recommandation visée à l'article 11, paragraphe 5, émise par le forum.

9. Les États membres réexaminent et évaluent périodiquement le fonctionnement de leurs activités de surveillance du marché. Ces réexamens et évaluations ont lieu au moins tous les quatre ans et leurs résultats sont communiqués à la Commission et au forum.

Les États membres rendent accessible au public une synthèse des résultats des réexamens et évaluations périodiques.

Les États membres rendent compte à la Commission et au forum de la manière dont ils donnent suite à toute recommandation visée à l'article 11, paragraphe 5, émise par le forum.

10. La Commission peut adopter des actes d'exécution établissant les critères communs applicables au format des rapports résultant des réexamens et évaluations visés aux paragraphes 8 et 9 du présent article. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 83, paragraphe 2.

Article 7

Obligations des autorités compétentes en matière de réception

1. Les autorités compétentes en matière de réception ne réceptionnent que les véhicules, systèmes, composants ou entités techniques distinctes qui sont conformes au présent règlement.

2. Les autorités compétentes en matière de réception s'acquittent de leurs tâches en toute indépendance et impartialité. Elles respectent la confidentialité afin de protéger les secrets commerciaux, sous réserve de l'obligation prévue à l'article 9, paragraphe 4, de mettre les informations à la disposition de la Commission et d'autres exigences en matière de publicité prévues par le droit de l'Union aux fins de protéger les intérêts des utilisateurs dans l'Union.

Les autorités compétentes en matière de réception coopèrent de manière efficiente et efficace et partagent les informations relatives à leur rôle et à leurs fonctions.

3. Dans le but de permettre aux autorités chargées de la surveillance du marché d'effectuer des contrôles, les autorités compétentes en matière de réception mettent à la disposition des autorités chargées de la surveillance du marché les informations nécessaires relatives à la réception par type des véhicules, des systèmes, des composants et des entités techniques distinctes soumis aux contrôles de vérification de la conformité. Ces informations comprennent au moins les informations figurant sur la fiche de réception UE par type et ses annexes visées à l'article 28, paragraphe 1. Les autorités compétentes en matière de réception fournissent ces informations aux autorités chargées de la surveillance du marché sans retard indu.

4. Lorsqu'une autorité compétente en matière de réception a été informée, conformément au chapitre XI, qu'un véhicule, un système, un composant ou une entité technique distincte est présumé présenter un risque de non-conformité, elle prend toutes les mesures nécessaires pour réexaminer la réception accordée et, le cas échéant, corriger ou retirer la réception par type en fonction des raisons et de la gravité des divergences démontrées.

Article 8

Obligations des autorités chargées de la surveillance du marché

1. Les autorités chargées de la surveillance du marché effectuent des contrôles réguliers afin de vérifier la conformité des véhicules, systèmes, composants et entités techniques distinctes avec les prescriptions pertinentes. Ces contrôles sont réalisés à une échelle adéquate par des vérifications documentaires et, si besoin est, par des essais en laboratoire et des essais sur route effectués sur la base d'échantillons statistiquement pertinents.

   Lors de la réalisation de ces contrôles, les autorités chargées de la surveillance du marché prennent en considération les éléments suivants:

   a) les principes établis d'évaluation des risques;

   b) les plaintes étayées; et

   c) toute autre information pertinente, y compris les informations échangées au sein du forum et les résultats d'essais publiés par des organismes d'essais tiers reconnus qui satisfont aux prescriptions énoncées dans les actes d'exécution visés à l'article 13, paragraphe 10.

2. Sans préjudice du paragraphe 1, les autorités chargées de la surveillance du marché dans chacun des États membres effectuent au moins un nombre minimal d'essais sur les véhicules par an. Ce nombre minimal d'essais par État membre est de un par tranche de 40 000 nouveaux véhicules à moteur immatriculés l'année précédente dans l'État membre considéré, sans être inférieur à cinq essais.

Chaque essai est effectué afin de vérifier la conformité avec les actes réglementaires applicables énumérés à l'annexe II.

3. Les autorités chargées de la surveillance du marché qui effectuent plus de cinq essais par an veillent à ce qu'au moins 20 % du nombre minimal d'essais se fassent sous la forme d'essais liés aux émissions comparables aux essais de réception par type couvrant toutes les prescriptions en matière d'émissions applicables au type soumis aux essais, telles qu'elles sont définies dans les actes réglementaires énumérés à l'annexe II.

4. L'autorité chargée de la surveillance du marché d'un État membre peut se mettre d'accord avec l'autorité chargée de la surveillance du marché d'un autre État membre pour que cette dernière effectue les essais requis au titre des paragraphes 2 et 3.

5. L'autorité de surveillance du marché d'un État membre peut se mettre d'accord avec la Commission pour que celle-ci effectue les essais requis au titre du paragraphe 3 aux frais dudit État membre. Les essais réalisés au titre du présent paragraphe sont compris dans le nombre minimal d'essais requis au titre du paragraphe 2.

6. Chacun des États membres prépare chaque année un tableau complet des contrôles qu'il a planifiés dans le cadre de la surveillance du marché et le soumet au forum au plus tard le 1er mars.

7. Tous les deux ans, chaque État membre établit un rapport sur ses constatations à la suite de tout contrôle de vérification de la conformité qu'il a effectué au cours des deux années précédentes. Ce rapport est soumis au forum au plus tard le 30 septembre de l'année suivant l'expiration de la période de deux ans concernée.

8. Les autorités chargées de la surveillance du marché exigent des opérateurs économiques qu'ils mettent à leur disposition la documentation, les informations et toute autre spécification technique, y compris l'accès aux logiciels et aux algorithmes, que les autorités jugent nécessaires pour mener leurs activités de surveillance du marché.

9. Pour les véhicules, systèmes, composants et entités techniques distinctes réceptionnés par type, les autorités chargées de la surveillance du marché tiennent dûment compte des certificats de conformité, des marques de réception par type ou des fiches de réception par type que les opérateurs économiques leur présentent.

10. Les autorités chargées de la surveillance du marché prennent les mesures appropriées en vue d'alerter les utilisateurs sur le territoire de leurs États membres, dans un délai approprié, des dangers qu'elles ou la Commission ont identifiés au sujet de tout véhicule, système, composant ou entité technique distincte, de façon à prévenir ou à réduire le risque de blessures ou d'autres dommages, y compris en mettant ces informations à disposition sur le site internet de l'autorité chargée de la surveillance du marché concernée.

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

11. Lorsque les autorités chargées de la surveillance du marché d'un État membre décident du retrait du marché d'un véhicule, d'un système, d'un composant ou d'une entité technique distincte conformément au chapitre XI, elles en informent l'opérateur économique concerné et l'autorité compétente en matière de réception concernée.

12. Les autorités chargées de la surveillance du marché s'acquittent de leurs tâches en toute indépendance et impartialité. Elles respectent la confidentialité pour protéger les secrets commerciaux, sous réserve de l'obligation visée à l'article 9, paragraphe 4, de mettre les informations à la disposition de la Commission et d'autres exigences en matière de publicité prévues par le droit de l'Union aux fins de la protection des intérêts des utilisateurs dans l'Union.

13. Les autorités chargées de la surveillance du marché des différents États membres coordonnent leurs activités de surveillance du marché, coopèrent et s'informent mutuellement des résultats de ces activités et en informent le forum. S'il y a lieu, les autorités chargées de la surveillance du marché conviennent de partager leurs tâches et de se spécialiser.

14. Lorsque, dans un même État membre, plusieurs autorités sont responsables de la surveillance du marché et des contrôles aux frontières extérieures, elles coopèrent de manière efficiente et efficace et partagent les informations relatives à leur rôle et à leurs fonctions respectifs.

15. La Commission peut adopter des actes d'exécution afin d'établir des critères communs pour déterminer l'échelle adéquate des contrôles de vérification de la conformité visés au paragraphe 1 du présent article et de déterminer des critères communs applicables au format du tableau et des rapports visés respectivement aux paragraphes 6 et 7 du présent article. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 83, paragraphe 2.

Article 9

Vérification de la conformité par la Commission

1. La Commission organise et effectue, à ses frais, des essais et inspections afin de vérifier la conformité des véhicules, des systèmes, des composants et des entités techniques distinctes aux prescriptions correspondantes.

Ces essais et inspections sont effectués, entre autres, au moyen d'essais en laboratoire et d'essais sur route, sur la base d'échantillons statistiquement pertinents, et sont complétés par des contrôles effectués par voie documentaire.

Lorsqu'elle effectue ces essais et inspections, la Commission prend en considération:

a) les principes établis d'évaluation des risques;

b) les plaintes étayées; et

c) toute autre information pertinente, y compris les informations échangées au sein du forum, les résultats d'essais publiés par des organismes d'essais tiers reconnus qui satisfont aux prescriptions énoncées dans les actes d'exécution visés à l'article 13, paragraphe 10, les informations relatives aux nouvelles technologies présentes sur le marché et les rapports résultant de la télédétection sur route.

La Commission peut confier la réalisation d'essais ou d'inspections à des services techniques, auquel cas le service technique agit au nom de la Commission. Lorsque la Commission confie la réalisation d'essais ou d'inspections à des services techniques aux fins du présent article, elle veille à ce que le service technique qui les a effectués soit différent du service technique qui a effectué l'essai initial de réception par type.

Ces essais et inspections peuvent être effectués:

a) sur des véhicules neufs fournis par les constructeurs ou d'autres opérateurs économiques, comme le prévoit le paragraphe 2;

b) sur des véhicules immatriculés, en accord avec le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule.

2. Les constructeurs titulaires d'une réception par type ou d'autres opérateurs économiques fournissent à la Commission, sur demande et contre une rétribution équitable, un nombre statistiquement pertinent de véhicules, de systèmes, de composants et d'entités techniques distinctes de production, sélectionnés par la Commission, qui sont représentatifs des véhicules, systèmes, composants et entités techniques distinctes disponibles pour la mise sur le marché au titre de cette réception par type. Ces véhicules, systèmes, composants et entités techniques distinctes sont fournis, à des fins d'essais, au moment, à l'endroit et pour la durée demandés par la Commission.

3. Avant que la Commission n'effectue ses essais et inspections, elle le notifie à l'État membre dans lequel la réception par type a été accordée et à l'État membre dans lequel le véhicule, le système, le composant ou l'entité technique distincte a été mis sur le marché.

   Les États membres coopèrent avec la Commission lorsque celle-ci effectue les essais et inspections.

4. Dans le but de permettre à la Commission d'effectuer les essais et inspections relevant du présent article, les États membres mettent à la disposition de la Commission, sans retard indu, les informations nécessaires relatives à la réception par type des véhicules, des systèmes, des composants et des entités techniques distinctes qui sont soumis à la vérification de la conformité. Ces informations comprennent au moins les informations figurant sur la fiche de réception UE par type et ses annexes visées à l'article 28, paragraphe 1.

5. Les constructeurs de véhicules mettent gratuitement et sans retard indu à la disposition de la Commission, les données qui sont nécessaires aux fins de la vérification de la conformité et qui ne figurent pas dans la fiche de réception UE par type et ses annexes visées à l'article 28, paragraphe 1.

Ces données comprennent tous les paramètres et les réglages nécessaires à la reproduction fidèle des conditions d'essai applicables lors des essais aux fins de la réception par type. La Commission adopte des actes d'exécution définissant les données qui doivent être mises à disposition, sous réserve de la protection des secrets commerciaux et des données à caractère personnel en application du droit de l'Union et du droit national. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 83, paragraphe 2.

6. Lorsque la Commission constate que les véhicules, systèmes, composants ou entités techniques distinctes ne satisfont pas aux prescriptions en matière de réception par type établies dans le présent règlement, que les véhicules, systèmes, composants ou entités techniques distinctes ne satisfont pas aux caractéristiques selon la réception par type ou que la réception par type a été accordée sur la base de données incorrectes, elle engage la procédure prévue à l'article 53 ou 54.

Lorsque les essais et inspections mettent en cause la régularité de la réception par type elle-même, la Commission en informe immédiatement la ou les autorités compétentes en matière de réception concernées ainsi que le forum.

La Commission informe les autorités compétentes en matière de réception par type et les autorités chargées de la surveillance du marché concernées afin qu'elles prennent les mesures appropriées en vue d'alerter les utilisateurs au sein de l'Union, dans un délai approprié, de tout cas de non-conformité qu'elle a identifié au sujet de tout véhicule, système, composant ou entité technique distincte, de façon à prévenir ou à réduire le risque de blessures ou d'autres dommages.

La Commission met à la disposition du public un rapport sur ses constatations à la suite de tout essai de vérification de la conformité qu'elle a effectué et elle transmet ses constatations aux États membres et au forum. Ce rapport contient des précisions sur les véhicules, systèmes, composants et entités techniques distinctes qui ont été soumis à l'évaluation et sur l'identité du constructeur concerné, ainsi qu'une brève description des constatations, y compris, le cas échéant, la nature de la non-conformité.

Article 10

Évaluations réalisées par la Commission

1. La Commission organise et réalise l'évaluation des procédures mises en place par les autorités compétentes en matière de réception qui ont accordé des réceptions UE par type au cours des cinq années précédant l'évaluation, notamment les procédures visant à accorder la réception par type, à vérifier la conformité de la production et à désigner et surveiller les services techniques. Ces évaluations comprennent une évaluation, au moyen d'un échantillon aléatoire, de la conformité avec les prescriptions applicables visées à l'article 26, paragraphe 2, point c), des réceptions par type accordées au cours des cinq années précédant l'évaluation.

2. Les évaluations visent à aider les autorités compétentes en matière de réception qui accordent des réceptions UE par type à assurer une application uniforme du présent règlement et à partager les bonnes pratiques.

3. Les évaluations sont réalisées en conformité avec le droit de l'État membre concerné, dans le respect des droits des autorités concernées et conformément au principe de proportionnalité. La Commission s'acquitte de ses tâches en toute indépendance et impartialité et elle respecte la confidentialité afin de protéger les secrets commerciaux, conformément au droit applicable. La Commission prend en charge les coûts afférents à ces évaluations.

4. Les autorités compétentes en matière de réception concernées coopèrent avec la Commission pour faciliter la réalisation de ces évaluations en lui apportant l'appui nécessaire et en lui fournissant la documentation requise.

5. La Commission veille à ce que le personnel prenant part à l'évaluation soit suffisamment qualifié et reçoive les instructions adéquates. La Commission informe les États membres et les autorités compétentes en matière de réception concernées, en temps utile avant l'évaluation, de la date à laquelle celle-ci débutera et de l'identité du personnel qui l'effectuera. La durée de l'évaluation dans les locaux de l'autorité compétente en matière de réception concernée n'excède en principe pas deux jours, et en aucun cas trois jours.

6. Chaque autorité compétente en matière de réception qui a accordé au moins une réception UE par type au cours d'une période de cinq ans fait l'objet d'une évaluation par la Commission une fois au cours de cette période.

Par dérogation au premier alinéa, une autorité compétente en matière de réception peut faire l'objet d'évaluations moins fréquentes si la Commission estime que la première évaluation de ladite autorité a fait apparaître que les procédures mises en place garantissaient une application effective du présent règlement, compte tenu du champ d'application et de la portée des réceptions UE par type qui ont été accordées.

7. La Commission communique au forum les résultats de l'évaluation, y compris les éventuelles recommandations, et en met un résumé à la disposition du public. Le forum examine les résultats de l'évaluation.

8. Les États membres rendent compte à la Commission et au forum de la manière dont ils donnent suite à toute recommandation figurant dans les résultats de l'évaluation.

9. En tenant dûment compte de la réflexion menée par le forum, la Commission adopte des actes d'exécution qui arrêtent des critères communs concernant la définition du champ d'application et de la méthodologie retenus pour réaliser cette évaluation, la composition de l'équipe d'évaluation, le plan en matière d'évaluation pour une période d'au moins cinq ans et les conditions spécifiques dans lesquelles la fréquence de ces évaluations peut être réduite. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 83, paragraphe 2.

Article 11

Forum pour l'échange d'informations sur l'application

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

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

   Le cas échéant, des services techniques, des tiers reconnus qui satisfont aux prescriptions énoncées dans les actes d'exécution visés à l'article 13, paragraphe 10, des représentants du Parlement européen, de l'industrie et des opérateurs économiques concernés, ainsi que des parties prenantes actives sur les questions de sécurité et d'environnement, peuvent être invités au forum en qualité d'observateurs conformément au règlement intérieur visé au paragraphe 7 du présent article.

   Les tâches de conseil du forum ont pour objet la promotion des bonnes pratiques afin de faciliter l'interprétation et la mise en œuvre uniformes du présent règlement, l'échange d'informations sur les problèmes d'application, la coopération, notamment en ce qui concerne l'évaluation, la désignation et la surveillance des services techniques, l'élaboration de méthodes et d'outils de travail, l'élaboration d'une procédure d'échange d'informations électronique, et l'évaluation des projets d'application et des sanctions harmonisés.

2. Le forum axe sa réflexion sur:

a) les questions relatives à l'interprétation uniforme des prescriptions énoncées dans le présent règlement et les actes réglementaires énumérés à l'annexe II dans le cadre de la mise en œuvre de ces prescriptions;

b) les résultats des activités liées à la réception par type et à la surveillance du marché menées par les États membres conformément à l'article 6, paragraphes 8 et 9;

c) les résultats des essais et inspections effectués par la Commission conformément à l'article 9;

d) les évaluations réalisées par la Commission conformément à l'article 10;

e) les rapports d'essais faisant état d'éventuels cas de non-conformité présentés par des tiers reconnus qui satisfont aux prescriptions énoncées dans les actes d'exécution visés à l'article 13, paragraphe 10;

f) les résultats des activités relatives à la conformité de la production menées par les autorités compétentes en matière de réception conformément à l'article 31;

g) les informations soumises par les États membres au titre de l'article 67, paragraphe 6, concernant leurs procédures pour l'évaluation, la désignation, la notification et la surveillance des services techniques;

h) les questions qui présentent un intérêt général pour la mise en œuvre des prescriptions énoncées dans le présent règlement en ce qui concerne l'évaluation, la désignation et la surveillance des services techniques conformément à l'article 67, paragraphe 10, et à l'article 78, paragraphe 4;

i) les infractions commises par des opérateurs économiques;

j) la mise en œuvre des mesures correctives ou restrictives énoncées au chapitre XI;

k) la planification, la coordination et les résultats des activités de surveillance du marché;

l) les questions concernant l'accès aux informations du système OBD des véhicules et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules mentionnées au chapitre XIV et, en particulier, les questions concernant la mise en œuvre des procédures établies en vertu de l'article 65.

3. Sur la base des rapports soumis par les États membres conformément à l'article 8, paragraphe 7, la Commission met à la disposition du public, tous les deux ans, un rapport de synthèse sur les activités de surveillance du marché.

4. Chaque année, la Commission présente une synthèse des activités du forum au Parlement européen.

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

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

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

7. Le forum arrête son règlement intérieur.

Article 12

Échange de données en ligne

1. La Commission et les États membres utilisent le système d'échange électronique commun et sécurisé visé à l'article 27 concernant les fiches de réception UE par type et leurs annexes visées à l'article 28, paragraphe 1, y compris les rapports d'essais, ainsi que les modifications, refus ou retraits de toute réception UE par type.

   La Commission et les États membres utilisent le système d'information rapide (RAPEX) établi en vertu de la directive 2001/95/CE du Parlement européen et du Conseil[1] et le système d'information et de communication pour la surveillance des marchés (ICSMS) établi en vertu du règlement (CE) n° 765/2008 pour permettre aux autorités de surveillance du marché, aux États membres et à la Commission de communiquer entre eux au sujet de la surveillance du marché, des rappels de produits et d'autres activités pertinentes.

[1] Directive 2001/95/CE du Parlement européen et du Conseil du 3 décembre 2001 relative à la sécurité générale des produits (JO L 11 du 15.1.2002, p. 4).

2. À compter du ... [huit ans après la date d'entrée en vigueur du présent règlement] et conformément à l'article 37, les États membres rendent accessibles au public, dans le système d'échange électronique commun et sécurisé, sous la forme de données électroniques structurées, les certificats de conformité de tous les véhicules, classés par numéro d'identification du véhicule.

À compter du ... [huit ans après la date d'entrée en vigueur du présent règlement] et conformément à l'article 37, les États membres rendent accessibles au public, dans le système d'échange électronique commun et sécurisé, sous la forme de données électroniques structurées, les informations contenues dans le certificat de conformité, à l'exclusion des numéros d'identification des véhicules.

La Commission adopte des actes d'exécution établissant le format des informations visées aux premier et deuxième alinéas du présent paragraphe ainsi que les critères d'accès du public à ces informations. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 83, paragraphe 2.

3. La Commission prend toutes les mesures nécessaires en vue de créer une interface entre le système d'échange électronique visé à l'article 27, RAPEX et l'ICSMS, afin de faciliter les activités de surveillance du marché et de garantir la coordination, la cohérence et l'exactitude des informations fournies aux consommateurs et aux tiers.

4. Les États membres utilisent le système d'échange électronique commun et sécurisé décrit dans les actes d'exécution visés à l'article 27 afin de rendre accessible au public, à compter du 1er septembre 2022, une liste des réceptions UE par type de véhicules, systèmes, composants et entités techniques distinctes qui ont été accordées, modifiées, refusées ou retirées, ainsi qu'une liste des services techniques qui ont réalisé les essais relatifs aux réceptions UE par type correspondantes.

La Commission adopte des actes d'exécution établissant le format des informations visées au premier alinéa du présent paragraphe ainsi que les critères d'accès du public à ces informations. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 83, paragraphe 2.

5. La Commission met au point un outil permettant de rendre accessibles au public les résultats d'essais et les plaintes concernant la performance des véhicules, systèmes, composants et entités techniques distinctes émanant de tiers reconnus qui satisfont aux prescriptions énoncées dans les actes d'exécution visés à l'article 13, paragraphe 10.

Article 13

Obligations générales des constructeurs

1. Les constructeurs veillent à ce que les véhicules, systèmes, composants et entités techniques distinctes qu'ils ont fabriqués et qui sont mis sur le marché aient été fabriqués et réceptionnés conformément aux prescriptions énoncées dans le présent règlement, en particulier celles de l'article 5.

2. Les constructeurs sont responsables, envers l'autorité compétente en matière de réception, de tous les aspects de la procédure de réception, ainsi que de la conformité de la production.

Dans le cas d'une réception par type multiétapes, les constructeurs sont également responsables de la réception et de la conformité de la production des systèmes, composants ou entités techniques distinctes qu'ils ont ajoutés lors de l'étape d'achèvement du véhicule. Les constructeurs qui modifient des composants, systèmes ou entités techniques distinctes déjà réceptionnés lors d'étapes précédentes sont responsables de la réception par type et de la conformité de la production des composants, systèmes ou entités techniques distinctes modifiés. Les constructeurs de l'étape antérieure fournissent aux constructeurs de l'étape suivante les informations relatives à toute modification susceptible d'avoir une incidence sur la réception par type d'un composant, la réception par type d'un système ou la réception par type d'une entité technique distincte, ou encore la réception par type d'un véhicule entier. Ces informations sont communiquées dès que la nouvelle extension de la réception par type d'un véhicule entier a été accordée et, au plus tard, à la date où commence la construction du véhicule incomplet.

3. Les constructeurs qui modifient un véhicule incomplet à tel point que celui-ci doit être classé dans une autre catégorie de véhicules, de telle sorte que les prescriptions qui ont déjà fait l'objet d'une évaluation à un stade antérieur du processus de réception par type ont changé, sont également responsables de la conformité aux prescriptions applicables à la catégorie de véhicules dont le véhicule modifié relève.

4. Aux fins de la réception UE par type de véhicules, de systèmes, de composants et d'entités techniques distinctes, un constructeur établi en dehors de l'Union désigne un mandataire unique établi dans l'Union pour le représenter auprès de l'autorité compétente en matière de réception. Ce constructeur désigne également un mandataire unique établi dans l'Union pour les besoins de la surveillance du marché, qui peut être le même que le mandataire désigné aux fins de la réception UE par type.

5. Les constructeurs veillent à ce que leurs véhicules, systèmes, composants et entités techniques distinctes ne soient pas conçus en vue d'incorporer des stratégies ou d'autres moyens qui modifient les performances affichées pendant les procédures d'essai de sorte qu'ils ne soient pas conformes au présent règlement lorsqu'ils opèrent dans des circonstances que l'on peut raisonnablement attendre pendant leur fonctionnement normal.

6. Les constructeurs mettent en place des procédures pour faire en sorte que la production en série de véhicules, systèmes, composants et entités techniques distinctes reste conforme au type réceptionné.

7. Les constructeurs examinent toute plainte qu'ils reçoivent concernant des risques, incidents présumés ou problèmes de non-conformité liés aux véhicules, systèmes, composants, entités techniques distinctes, pièces et équipements qu'ils ont mis sur le marché.

Les constructeurs tiennent un registre de ces plaintes comprenant, pour chacune d'entre elles, une description du problème et les données nécessaires pour identifier avec précision le type de véhicule, de système, de composant, d'entité technique distincte, de pièce ou d'équipement concerné et, lorsque les plaintes sont étayées, ils en tiennent leurs distributeurs et importateurs informés.

8. Outre la plaque réglementaire apposée sur leurs véhicules et les marques de réception par type apposées sur leurs composants ou entités techniques distinctes conformément à l'article 38, les constructeurs indiquent leur nom, leurs raison sociale ou leur marque déposée et l'adresse dans l'Union à laquelle ils peuvent être contactés sur leurs véhicules, composants ou entités techniques distinctes mis à disposition sur le marché ou, lorsque cela s'avère impossible, sur l'emballage ou dans un document accompagnant le composant ou l'entité technique distincte.

9. Les constructeurs s'assurent, lorsqu'un véhicule, un système, un composant ou une entité technique distincte est sous leur responsabilité, que les conditions de stockage ou de transport ne compromettent pas sa conformité avec les prescriptions énoncées dans le présent règlement.

10. Sans préjudice de l'article 9, paragraphe 5, et sous réserve de la protection des secrets commerciaux et des données à caractère personnel en application du droit de l'Union et du droit national, les constructeurs de véhicules mettent à disposition les données qui sont nécessaires aux fins de la réalisation, par des tiers, d'essais à la recherche d'éventuels cas de non-conformité, y compris tous les paramètres et réglages nécessaires pour reproduire avec précision les conditions d'essai dans lesquelles les essais ont été effectués aux fins de la réception par type.

Aux fins du premier alinéa du présent paragraphe, la Commission adopte des actes d'exécution définissant les données qui doivent être mises gratuitement à disposition, ainsi que les prescriptions auxquelles doivent satisfaire les tiers pour démontrer leur intérêt légitime dans les domaines de la sécurité publique ou de la protection de l'environnement et le recours par eux à des installations d'essai satisfaisantes. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 83, paragraphe 2.

Article 14

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

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

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

2. Lorsque le véhicule, le système, le composant, l'entité technique distincte, la pièce ou l'équipement présente un risque grave, le constructeur informe immédiatement les autorités compétentes en matière de réception et les autorités chargées de la surveillance du marché de la nature précise du risque ainsi que des mesures qu'il a prises à cet égard.

3. Les constructeurs conservent les fiches de réception UE par type et leurs annexes visées à l'article 28, paragraphe 1, pendant une période de dix ans courant à compter de la fin de validité de la réception UE par type d'un véhicule et pendant une période de cinq ans courant à compter de la fin de validité de la réception UE par type d'un système, d'un composant ou d'une entité technique distincte.

Les constructeurs de véhicules tiennent à la disposition des autorités compétentes en matière de réception un exemplaire des certificats de conformité visés à l'article 36 pendant une période de dix ans courant à compter de la date de construction du véhicule.

4. Sur demande motivée d'une autorité nationale ou de la Commission, les constructeurs lui communiquent un exemplaire de la fiche de réception UE par type ou de l'autorisation visée à l'article 55, paragraphe 1, attestant la conformité du véhicule, du système, du composant, de l'entité technique distincte, de la pièce ou de l'équipement, dans une langue aisément compréhensible par l'autorité en question ou la Commission.

Sur demande motivée d'une autorité nationale, les constructeurs coopèrent avec celle-ci à la mise en œuvre de toute mesure prise conformément à l'article 20 du règlement (CE) n° 765/2008 en vue d'éliminer les risques liés au véhicule, au système, au composant, à l'entité technique distincte, à la pièce ou à l'équipement qu'ils ont mis à disposition sur le marché.

Article 15

Obligations des mandataires du constructeur

1. Le mandataire du constructeur exécute les tâches précisées dans le mandat reçu du constructeur. Ce mandat prévoit au minimum que le mandataire:

a) a accès à la fiche de réception UE par type et ses annexes visées à l'article 28, paragraphe 1, et au certificat de conformité dans l'une des langues officielles de l'Union; ces documents sont mis à la disposition des autorités compétentes en matière de réception et des autorités chargées de la surveillance du marché pendant une période de dix ans courant à compter de la fin de validité de la réception UE par type d'un véhicule et pendant une période de cinq ans courant à compter de la fin de validité de la réception UE par type d'un système, d'un composant ou d'une entité technique distincte;

b) communique à une autorité compétente en matière de réception, sur demande motivée de celle-ci, toutes les informations, tous les documents et toute autre spécification technique, notamment l'accès aux logiciels et aux algorithmes, qui sont nécessaires pour démontrer la conformité de la production d'un véhicule, d'un système, d'un composant ou d'une entité technique distincte;

c) coopère, à leur demande, avec les autorités compétentes en matière de réception ou les autorités chargées de la surveillance du marché à la mise en œuvre de toute mesure prise en vue d'éliminer tout risque grave présenté par des véhicules, systèmes, composants, entités techniques distinctes, pièces ou équipements relevant dudit mandat;

d) informe immédiatement le constructeur des plaintes et des rapports concernant les risques, les incidents présumés ou les problèmes de non-conformité liés à des véhicules, systèmes, composants, entités techniques distinctes, pièces ou équipements relevant dudit mandat;

e) est habilité à mettre fin au mandat sans pénalité si le constructeur ne respecte pas les obligations qui lui incombent au titre du présent règlement.

2. Tout mandataire du constructeur qui met fin à son mandat pour les raisons visées au paragraphe 1, point e), informe immédiatement à la fois l'autorité compétente en matière de réception qui a accordé la réception par type et la Commission.

Les informations à communiquer précisent au moins:

a) la date de fin du mandat;

b) la date jusqu'à laquelle le mandataire sortant peut être mentionné dans les informations fournies par le constructeur, y compris dans toute documentation publicitaire;

c) les modalités de transfert des documents, y compris les questions de confidentialité et de droits de propriété;

d) l'obligation du mandataire sortant, après la fin du mandat, de transmettre au constructeur ou au nouveau mandataire du constructeur les plaintes ou rapports sur les risques et incidents présumés liés à un véhicule, un système, un composant, une entité technique distincte, une pièce ou un équipement pour lequel le mandataire sortant avait été désigné comme mandataire du constructeur.

Article 16

Obligations des importateurs

1. Les importateurs ne mettent sur le marché que des véhicules, systèmes, composants ou entités techniques distinctes qui sont conformes au présent règlement.

2. Avant de mettre sur le marché des véhicules, systèmes, composants ou entités techniques distinctes réceptionnés par type, les importateurs s'assurent qu'ils font l'objet d'une fiche de réception UE par type valide et que le système, le composant ou l'entité technique distincte porte la marque de réception par type requise et est conforme à l'article 13, paragraphe 8.

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

3. Lorsqu' un véhicule, un système, un composant ou une entité technique distincte ne satisfait pas aux prescriptions du présent règlement, et plus particulièrement lorsqu'il ne correspond pas à la réception par type, les importateurs s'abstiennent de mettre sur le marché, d'autoriser à mettre en service ou de faire immatriculer le véhicule, le système, le composant ou l'entité technique distincte jusqu'à ce que celui-ci ait été mis en conformité.

4. Lorsqu'un véhicule, un système, un composant, une entité technique distincte, une pièce ou un équipement présente un risque grave, les importateurs en informent le constructeur et les autorités chargées de la surveillance du marché. S'il s'agit de véhicules, de systèmes, de composants et d'entités techniques distinctes réceptionnés par type, les importateurs informent également l'autorité compétente en matière de réception qui a accordé la réception par type.

5. Les importateurs indiquent leur nom, leur raison sociale ou leur marque déposée et l'adresse à laquelle ils peuvent être contactés sur le véhicule, le composant, l'entité technique distincte, la pièce ou l'équipement ou, lorsque cela s'avère impossible, sur l'emballage ou dans un document accompagnant le composant, l'entité technique distincte, la pièce ou l'équipement.

6. Les importateurs veillent à ce que le véhicule, le système, le composant ou l'entité technique distincte soit accompagné des instructions et informations requises par l'article 59, dans la ou les langues officielles des États membres concernés.

7. En vue de protéger la santé et la sécurité des consommateurs, les importateurs tiennent un registre des plaintes et rappels dont font l'objet les véhicules, systèmes, composants, entités techniques distinctes, pièces ou équipements qu'ils ont mis sur le marché et tiennent leurs distributeurs informés de ces plaintes et rappels.

8. Les importateurs informent immédiatement le constructeur concerné de toute plainte qu'ils ont reçue concernant des risques, incidents présumés ou problèmes de non-conformité liés aux véhicules, systèmes, composants, entités techniques distinctes, pièces ou équipements qu'ils ont mis sur le marché.

9. Les importateurs s'assurent, lorsqu'un véhicule, un système, un composant ou une entité technique distincte est sous leur responsabilité, que les conditions de stockage ou de transport ne compromettent pas sa conformité avec les prescriptions énoncées dans le présent règlement.

Article 17

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

1. Lorsqu'un véhicule, un système, un composant, une entité technique distincte, une pièce ou un équipement qui a été mis sur le marché par les importateurs n'est pas conforme au présent règlement, les importateurs prennent immédiatement les mesures correctives nécessaires pour, selon le cas, mettre en conformité sous la supervision du constructeur, retirer du marché ou rappeler le véhicule, le système, le composant, l'entité technique distincte, la pièce ou l'équipement en cause. En outre, les importateurs informent le constructeur et l'autorité compétente en matière de réception qui a accordé la réception UE par type.

2. Lorsqu'un véhicule, un système, un composant, une entité technique distincte, une pièce ou un équipement qui a été mis sur le marché présente un risque grave, les importateurs informent immédiatement les constructeurs, les autorités compétentes en matière de réception et les autorités chargées de la surveillance du marché de la nature précise du risque grave.

   Les importateurs informent également les autorités compétentes en matière de réception et les autorités chargées de la surveillance du marché de toute mesure prise et fournissent des précisions, notamment sur le risque grave et sur toute mesure prise par le constructeur.

3. Pendant une période de dix ans courant à compter de la fin de validité de la réception UE par type d'un véhicule et de cinq ans courant à compter de la fin de validité de la réception UE par type d'un système, d'un composant ou d'une entité technique distincte, les importateurs conservent un exemplaire de la fiche de réception UE par type et de ses annexes visées à l'article 28, paragraphe 1, et veillent à ce que celles-ci puissent être mises à la disposition des autorités compétentes en matière de réception et des autorités chargées de la surveillance du marché, à leur demande.

4. Sur demande motivée d'une autorité nationale, les importateurs lui communiquent toutes les informations et tous les documents nécessaires pour démontrer la conformité d'un véhicule, d'un système, d'un composant ou d'une entité technique distincte, dans une langue aisément compréhensible par l'autorité en question.

Sur demande motivée d'une autorité nationale, les importateurs coopèrent avec celle-ci à la mise en œuvre de toute mesure prise conformément à l'article 20 du règlement (CE) n° 765/2008 en vue d'éliminer les risques liés au véhicule, au système, au composant, à l'entité technique distincte, à la pièce ou à l'équipement qu'ils ont mis à disposition sur le marché.

Article 18

Obligations des distributeurs

1. Avant de mettre à disposition sur le marché un véhicule, un système, un composant ou une entité technique distincte, les distributeurs vérifient qu'il porte la plaque réglementaire ou la marque de réception par type requise et est accompagné des documents requis ainsi que des instructions et informations de sécurité, requises par l'article 59, dans la ou les langues officielles de l'État membre concerné, et que le constructeur et l'importateur ont respecté les prescriptions énoncées à l'article 13, paragraphe 8, et à l'article 16, paragraphe 5, respectivement.

2. Les distributeurs informent immédiatement le constructeur concerné de toute plainte qu'ils ont reçue concernant des risques, incidents présumés ou problèmes de non-conformité liés aux véhicules, systèmes, composants, entités techniques distinctes, pièces ou équipements qu'ils ont mis à disposition sur le marché.

3. Les distributeurs s'assurent, lorsqu'un véhicule, un système, un composant ou une entité technique distincte est sous leur responsabilité, que les conditions de stockage ou de transport ne compromettent pas sa conformité avec les prescriptions énoncées dans le présent règlement.

Article 19

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

1. Lorsqu' un véhicule, un système, un composant, une entité technique distincte, une pièce ou un équipement n'est pas conforme aux prescriptions du présent règlement, les distributeurs en informent le constructeur, l'importateur et l'autorité compétente en matière de réception qui a accordé la réception UE par type et s'abstiennent de mettre à disposition sur le marché le véhicule, le système, le composant, l'entité technique distincte, la pièce ou l'équipement en cause tant que celui-ci n'a pas été mis en conformité.

2. Lorsqu'un véhicule, un système, un composant, une entité technique distincte, une pièce ou un équipement que les distributeurs ont mis à disposition sur le marché n'est pas conforme au présent règlement, ils en informent le constructeur, l'importateur et l'autorité compétente en matière de réception qui a accordé la réception UE par type.

3. Lorsqu'un véhicule, un système, un composant, une entité technique distincte, une pièce ou un équipement présente un risque grave, les distributeurs fournissent immédiatement des informations détaillées sur ce risque grave au constructeur, à l'importateur, aux autorités compétentes en matière de réception et aux autorités chargées de la surveillance du marché dans les États membres où ce véhicule, ce système, ce composant, cette entité technique distincte, cette pièce ou cet équipement a été mis à disposition sur le marché.

Les distributeurs les informent également de toute mesure prise et fournissent des précisions sur toute mesure prise par le constructeur.

4. Sur demande motivée d'une autorité nationale, les distributeurs coopèrent avec celle-ci à la mise en œuvre de toute mesure prise conformément à l'article 20 du règlement (CE) n° 765/2008 en vue d'éliminer les risques liés au véhicule, au système, au composant, à l'entité technique distincte, à la pièce ou à l'équipement qu'ils ont mis à disposition sur le marché.

Article 20

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 au titre des articles 8, 13 et 14 dans les cas suivants:

a) lorsque l'importateur ou le distributeur met à disposition sur le marché un véhicule, un système, un composant ou une entité technique distincte, ou est responsable de sa mise en service, sous son nom ou sa marque déposée, ou lorsqu'il modifie un véhicule, un système, un composant ou une entité technique distincte de telle sorte que celui-ci puisse ne plus être conforme aux prescriptions applicables; ou

b) lorsque l'importateur ou le distributeur met à disposition sur le marché un véhicule, un système, un composant ou une entité technique distincte, ou est responsable de sa mise en service, sur la base d'une homologation ONU accordée à un constructeur établi en dehors de l'Union et qu'il est impossible d'identifier un mandataire du constructeur sur le territoire de l'Union.

Article 21

Identification des opérateurs économiques

Sur demande d'une autorité compétente en matière de réception ou d'une autorité chargée de la surveillance du marché, pendant une période de dix ans courant à compter de la mise sur le marché d'un véhicule et pendant une période de cinq ans courant à compter de la mise sur le marché d'un système, d'un composant, d'une entité technique distincte, d'une pièce ou d'un équipement, les opérateurs économiques communiquent les informations suivantes:

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

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

Chapitre III
Procédures de réception UE par type

Article 22

Procédures de réception UE par type

1. Lorsqu'il demande la réception par type d'un véhicule entier, le constructeur peut opter pour l'une des procédures suivantes:

   a) la réception par type par étapes;

   b) la réception par type en une seule étape;

   c) la réception par type mixte.

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

2. Sans préjudice des prescriptions des actes réglementaires énumérés à l'annexe II, pour la réception par type d'un système, la réception par type d'un composant et la réception par type d'une entité technique distincte, seule la procédure de réception par type en une seule étape est applicable.

3. La réception par type multiétapes est accordée pour un type de véhicule incomplet ou complété qui, en fonction de l'état d'achèvement du véhicule, est conforme aux informations contenues dans le dossier constructeur visé à l'article 24 et satisfait aux prescriptions techniques énoncées dans les actes réglementaires applicables énumérés à l'annexe II.

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

4. La réception UE par type en ce qui concerne l'étape finale d'achèvement du véhicule n'est accordée qu'après que l'autorité compétente en matière de réception a vérifié, conformément aux procédures définies à l'annexe IX, que le type de véhicule réceptionné à l'étape finale satisfait, à la date à laquelle la réception a été accordée, à l'ensemble des prescriptions techniques applicables. La vérification comporte un contrôle documentaire de l'ensemble des prescriptions relevant de la réception UE par type d'un véhicule incomplet accordée dans le cadre d'une procédure multiétapes, y compris lorsque la réception UE par type est accordée pour une catégorie de véhicules différente.

5. Le choix de la procédure de réception UE par type visé au paragraphe 1 est sans incidence sur les prescriptions applicables auxquelles le type réceptionné de véhicule doit satisfaire au moment où la réception par type d'un véhicule entier a été accordée.

6. La réception par type multiétapes peut également être utilisée par un seul et même constructeur, à condition qu'il ne s'en serve pas pour contourner les prescriptions applicables aux véhicules construits en une seule étape. Les véhicules construits par un seul et même constructeur ne sont pas considérés comme construits en plusieurs étapes aux fins des articles 41, 42 et 49.

Article 23

Demande de réception UE par type

1. Le constructeur soumet à l'autorité compétente en matière de réception une demande de réception UE par type et le dossier constructeur visé à l'article 24.

2. Une seule demande est déposée pour un type donné de véhicule, de système, de composant ou d'entité technique distincte. Cette demande unique ne peut être introduite que dans un seul État membre et auprès d'une seule autorité compétente en matière de réception en son sein.

   Une nouvelle demande ne peut pas être déposée dans un autre État membre pour le même type de véhicule, de système, de composant ou d'entité technique distincte lorsque:

   a) une autorité compétente en matière de réception a refusé d'accorder une réception par type pour ledit type;

   b) une autorité compétente en matière de réception a retiré une réception par type pour ledit type; ou

   c) le constructeur a révoqué une demande de réception par type pour ledit type.

   L'autorité compétente en matière de réception refuse toute demande de réception par type fondée sur une désignation de type différente ou toute modification apportée à une demande antérieure lorsque les changements ne sont pas suffisants pour caractériser un nouveau type de véhicule, de système, de composant ou d'entité technique distincte.

3. Une demande de réception UE par type relative à un type particulier de véhicule, de système, de composant ou d'unité technique distincte comprend une déclaration du constructeur certifiant, conformément au paragraphe 2, deuxième aliéna, que:

a) le constructeur n'a présenté aucune demande de réception UE par type pour le même type auprès d'une autre autorité compétente en matière de réception et aucune autre autorité compétente en matière de réception n'a accordé une telle réception au constructeur;

b) aucune autorité compétente en matière de réception n'a refusé d'accorder une réception par type pour ledit type;

c) aucune autorité compétente en matière de réception n'a retiré une réception par type pour ledit type; et

d) le constructeur n'a pas révoqué de demande de réception par type pour ledit type.

4. Une demande distincte est déposée pour chaque type de véhicule, de système, de composant ou d'entité technique distincte à réceptionner.

Article 24

Dossier constructeur

1. Le dossier constructeur est constitué des éléments suivants:

   a) une fiche de renseignements, conformément au modèle figurant dans les actes d'exécution visés au paragraphe 4, pour la réception par type en une seule étape, pour la réception par type mixte ou pour la réception par type par étapes d'un véhicule entier ou dans le cas de la réception par type d'un système, d'un composant ou d'une entité technique distincte, conformément à l'acte réglementaire applicable énoncé à l'annexe II;

   b) l'ensemble des données, dessins, photographies et autres informations pertinentes;

   c) pour les véhicules, une indication de la ou des procédures choisies conformément à l'article 22, paragraphe 1;

   d) toute information complémentaire requise par l'autorité compétente en matière de réception dans le cadre de la procédure de réception UE par type.

2. La fiche de renseignements visée au paragraphe 1, point a), relative à la réception par type d'un véhicule entier contient un ensemble complet d'informations sur les caractéristiques du type de véhicule dont l'autorité compétente en matière de réception a besoin pour identifier le type de véhicule et mener correctement la procédure de réception par type.

3. Le constructeur soumet le dossier constructeur à l'autorité compétente en matière de réception dans un format électronique qui est acceptable pour ladite autorité. L'autorité compétente en matière de réception peut également accepter que les dossiers constructeur soient soumis sur support papier.

4. La Commission adopte des actes d'exécution établissant le modèle de la fiche de renseignements et toute autre partie du dossier constructeur, et un format électronique harmonisé aux fins du paragraphe 3 du présent article. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 83, paragraphe 2. Le premier de ces actes d'exécution est adopté au plus tard le ... [24 mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement].

Article 25

Informations supplémentaires devant être fournies avec toute demande de réception UE par type

1. Toute demande de réception par type par étapes est accompagnée, outre le dossier constructeur visé à l'article 24, de la série complète des fiches de réception UE par type ou des fiches de communication ONU par type, et de leurs annexes, qui sont requises au titre des actes réglementaires énumérés à l'annexe II.

   Dans le cas de la réception par type d'un système, de la réception par type d'un composant ou de la réception par type d'une entité technique distincte au titre des actes réglementaires énumérés à l'annexe II, l'autorité compétente en matière de réception a accès au dossier constructeur et, s'il y a lieu, aux fiches de réception UE par type et à leurs annexes jusqu'au moment où la réception par type du véhicule entier est accordée ou refusée.

2. Toute demande de réception par type mixte est accompagnée, outre le dossier constructeur visé à l'article 24, des fiches de réception UE par type ou des fiches de communication ONU par type, et de leurs annexes, qui sont requises au titre des actes réglementaires énumérés à l'annexe II.

Dans le cas de systèmes pour lesquels aucune fiche de réception UE par type ni de fiche de communication ONU par type n'a été présentée, la demande est accompagnée, outre le dossier constructeur visé à l'article 24, des renseignements qui sont requis pour la réception de ces systèmes durant la phase de réception du véhicule, et d'un rapport d'essais en lieu et place de la fiche de réception UE par type ou de la fiche de communication ONU par type.

3. Toute demande de réception par type multiétapes est accompagnée des informations suivantes:

a) lors de la première étape, les parties du dossier constructeur et les fiches de réception UE par type, les fiches de communication ONU par type ou, le cas échéant, les rapports d'essais, qui correspondent à l'état d'achèvement du véhicule de base;

b) lors de la deuxième étape et des étapes suivantes, les parties du dossier constructeur et les fiches de réception UE par type ou les fiches de communication ONU par type qui correspondent à l'étape d'achèvement en cours, ainsi qu'un exemplaire de la fiche de réception UE par type du véhicule entier qui a été émise à l'étape de construction précédente, ainsi que des informations complètes sur les éventuels ajouts ou modifications que le constructeur a apportés au véhicule.

Les informations décrites dans le présent paragraphe sont fournies conformément à l'article 24, paragraphe 3.

4. L'autorité compétente en matière de réception et les services techniques ont accès au logiciel et aux algorithmes du véhicule qu'ils jugent nécessaires à l'exercice de leurs activités.

L'autorité compétente en matière de réception et les services techniques peuvent également demander au constructeur de fournir les documents ou toute information complémentaire nécessaires pour permettre à l'autorité compétente en matière de réception ou aux services techniques de développer un niveau de compréhension approprié des systèmes, y compris du processus d'élaboration et du concept des systèmes, ainsi que des fonctions du logiciel et des algorithmes nécessaires aux fins de la vérification de la conformité aux prescriptions du présent règlement, pour prendre une décision concernant les essais requis ou pour en faciliter la réalisation.

Chapitre IV

Déroulement des procédures de réception UE par type

Article 26

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

1. Pour chaque type de véhicule, de système, de composant ou d'entité technique distincte, une seule réception UE par type peut être accordée.

2. Toute autorité compétente en matière de réception qui a reçu une demande conformément à l'article 23 n'accorde la réception UE par type qu'après avoir vérifié l'ensemble des éléments suivants:

   a) les mesures relatives à la conformité de la production visées à l'article 31;

   b) la présentation de la déclaration visée à l'article 23, paragraphe 3;

c) la conformité du type de véhicule, de système, de composant ou d'entité technique distincte aux prescriptions applicables;

d) dans le cas des réceptions par type d'un véhicule entier conformément aux procédures de réception par type par étapes, de réception par type mixte ou de réception par type multiétapes, l'autorité compétente en matière de réception vérifie, conformément à l'article 22, paragraphe 4, que les systèmes, composants et entités techniques distinctes sont couverts par des réceptions par type distinctes et en cours de validité, qui ont été accordées conformément aux prescriptions applicables au moment où la réception par type du véhicule entier a été accordée.

3. Les procédures concernant la réception UE par type qui sont définies à l'annexe III et les procédures concernant la réception par type multiétapes définies à l'annexe IX s'appliquent.

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 82 pour modifier les annexes III et IX afin de tenir compte de l'évolution des technologies et de la réglementation, en actualisant les procédures qui y figurent pour ce qui concerne la réception UE par type et la réception par type multiétapes.

4. L'autorité compétente en matière de réception constitue un dossier de réception contenant le dossier constructeur visé à l'article 24, accompagné des rapports d'essais et de tous les autres documents qui ont été ajoutés au dossier constructeur par le service technique ou par l'autorité compétente en matière de réception dans le cadre de l'exécution de leurs tâches.

Le dossier de réception peut être conservé sur support électronique. Il contient un index qui indique clairement toutes les pages et le format de chaque document et qui enregistre chronologiquement toute modification apportée à la réception UE par type.

L'autorité compétente en matière de réception tient le dossier de réception à disposition pendant une période de dix ans courant à compter de la fin de validité de la réception UE par type concernée.

5. L'autorité compétente en matière de réception refuse d'accorder une réception UE par type lorsqu'elle constate qu'un type de véhicule, de système, de composant ou d'entité technique distincte, bien que conforme aux prescriptions applicables, présente néanmoins un risque grave pour la sécurité ou est susceptible de nuire gravement à l'environnement ou à la santé publique. Dans ce cas, elle envoie immédiatement aux autorités compétentes en matière de réception des autres États membres et à la Commission un dossier détaillé motivant sa décision et fournissant la preuve de ses constatations.

6. Conformément à l'article 22, paragraphe 4, dans le cas des procédures de réception par type par étapes, de réception par type mixte et de réception par type multiétapes, l'autorité compétente en matière de réception refuse d'accorder une réception UE par type lorsqu'elle constate que des systèmes, composants ou entités techniques distinctes ne sont pas conformes aux prescriptions énoncées dans le présent règlement.

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

Article 27

Notification des réceptions UE par type accordées, modifiées, refusées et retirées

1. Lorsqu'elle délivre ou modifie une fiche de réception UE par type, l'autorité compétente en matière de réception met à la disposition des autorités compétentes en matière de réception des autres États membres, des autorités chargées de la surveillance du marché et de la Commission un exemplaire de la fiche de réception UE par type pour chaque type de véhicule, de système, de composant et d'entité technique distincte pour lequel elle a accordé une réception par type et ses annexes, y compris les rapports d'essais visés à l'article 30. Cet exemplaire est mis à disposition au moyen d'un système d'échange électronique commun et sécurisé conformément aux actes d'exécution visés au paragraphe 3 du présent article.

2. L'autorité compétente en matière de réception informe sans tarder ses homologues des autres États membres et la Commission de sa décision de refuser ou de retirer une réception UE par type, ainsi que des motifs de sa décision, au moyen d'un système d'échange électronique commun et sécurisé conformément aux actes d'exécution visés au paragraphe 3.

3. En ce qui concerne le système d'échange électronique commun et sécurisé, la Commission adopte des actes d'exécution déterminant le format à utiliser pour les documents électroniques devant être mis à disposition, le mécanisme d'échange, les procédures destinées à informer les autorités des délivrances, des modifications, des refus et des retraits de réceptions UE par type, et des mesures de sécurité correspondantes. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 83, paragraphe 2. Le premier de ces actes d'exécution est adopté au plus tard le ... [24 mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement].

Article 28

Fiche de réception UE par type

1. La fiche de réception UE par type contient les annexes suivantes:

   a) le dossier de réception visé à l'article 26, paragraphe 4;

   b) les rapports d'essais visés à l'article 30 dans le cas de la réception par type d'un système, d'un composant ou d'une entité technique distincte, ou la fiche des résultats d'essais dans le cas de la réception par type d'un véhicule entier;

   c) dans le cas de la réception par type d'un véhicule entier, le nom et le spécimen de signature de la ou des personnes autorisées à signer les certificats de conformité, ainsi qu'une indication de leur fonction dans l'entreprise;

   d) dans le cas de la réception par type d'un véhicule entier, un spécimen dûment complété du certificat de conformité du type de véhicule.

2. La fiche de réception UE par type reçoit un numéro unique établi selon un système de numérotation harmonisé qui permet, au minimum, d'identifier l'État membre qui a accordé la réception UE par type et d'identifier les prescriptions auxquelles le type de véhicule, de système, de composant ou d'entité technique distincte satisfait.

3. La Commission adopte des actes d'exécution établissant les modèles pour la fiche de réception UE par type, le système de numérotation harmonisé et la fiche des résultats d'essais, respectivement, y compris les formats électroniques appropriés. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 83, paragraphe 2. Le premier de ces actes d'exécution est adopté au plus tard le ... [24 mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement].

4. Pour chaque type de véhicule, de système, de composant et d'entité technique distincte, l'autorité compétente en matière de réception:

   a) complète toutes les rubriques pertinentes de la fiche de réception UE par type, y compris ses annexes;

   b) établit l'index du dossier de réception visé à l'article 26, paragraphe 4;

   c) adresse au constructeur sans tarder la fiche de réception UE par type dûment complétée et ses annexes.

5. Dans le cas d'une réception UE par type dont la validité a été limitée conformément à l'article 39, à l'article 43 ou à l'annexe II, partie III, ou pour laquelle certaines dispositions du présent règlement ou des actes réglementaires énumérés à l'annexe II ne s'appliquent pas, la fiche de réception UE par type mentionne ces restrictions ou les dispositions concernées qui ne s'appliquent pas.

6. Lorsque le constructeur d'un véhicule opte pour la procédure de réception par type mixte, l'autorité compétente en matière de réception indique, dans le dossier de réception visé à l'article 26, paragraphe 4, les références des rapports d'essais visés à l'article 30 pour les systèmes, composants ou entités techniques distinctes pour lesquels aucune fiche de réception UE par type n'a été délivrée. L'autorité compétente en matière de réception précise également clairement dans le dossier de réception les prescriptions techniques des actes réglementaires énumérés à l'annexe II en vertu desquelles le véhicule a fait l'objet d'essais.

7. Lorsque le constructeur d'un véhicule opte pour la procédure de réception par type en une seule étape, l'autorité compétente en matière de réception joint à la fiche de réception UE par type une liste des actes réglementaires applicables, conformément au modèle prévu dans les actes d'exécution visés au paragraphe 3.

Article 29

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

1. Une réception UE par type est accordée pour un système, un composant ou une entité technique distincte qui est conforme aux informations contenues dans le dossier constructeur visé à l'article 24 et qui satisfait aux prescriptions techniques énoncées dans les actes réglementaires applicables énumérés à l'annexe II.

2. Lorsque des composants ou des entités techniques distinctes, qu'ils soient ou non destinés à la réparation, à l'entretien ou à la maintenance, sont également couverts par la réception par type d'un système se rapportant à un véhicule, il n'est pas nécessaire de procéder à une réception par type supplémentaire de composant ou d'entité technique distincte, à moins qu'une telle réception par type ne soit prévue par les actes réglementaires applicables énumérés à l'annexe II.

3. Lorsqu'un composant ou une entité technique distincte ne remplit sa fonction ou ne présente une caractéristique spécifique qu'en liaison avec d'autres éléments du véhicule et que, de ce fait, la conformité ne peut être vérifiée que lorsque le composant ou l'entité technique distincte fonctionne en liaison avec ces autres éléments du véhicule, la portée de la réception UE par type du composant ou de l'entité technique distincte est limitée en conséquence.

   En pareils cas, la fiche de réception UE par type mentionne toute restriction d'utilisation éventuelle du composant ou de l'entité technique distincte et indique les conditions particulières de montage de ce composant ou de cette entité technique distincte sur le véhicule.

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

Article 30

Essais requis pour la réception UE par type

1. Aux fins d'accorder des réceptions UE par type, l'autorité compétente en matière de réception vérifie la conformité avec les prescriptions techniques du présent règlement au moyen d'essais appropriés effectués par ses services techniques.

2. Les éléments fondamentaux des essais, notamment les prescriptions techniques sur la base desquelles ceux-ci ont vérifié la conformité, sont enregistrés dans un rapport d'essai.

3. La Commission adopte des actes d'exécution établissant le format des rapports d'essais. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 83, paragraphe 2. Le premier de ces actes d'exécution est adopté au plus tard le ... [24 mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement].

4. Le constructeur met à la disposition des autorités compétentes en matière de réception et fournit aux services techniques concernés les véhicules, systèmes, composants ou entités techniques distinctes requis par les actes réglementaires applicables énumérés à l'annexe II pour les besoins de la réalisation des essais requis.

5. Les essais requis sont effectués sur des véhicules, systèmes, composants et entités techniques distinctes qui sont représentatifs du type à réceptionner.

6. Lorsqu'une fourchette de valeurs est fournie pour les paramètres et les conditions utilisés pour effectuer les essais appropriés visés au paragraphe 1, les services techniques peuvent choisir n'importe quelle valeur se situant dans cette fourchette.

7. À la demande du constructeur et sous réserve de l'accord de l'autorité compétente en matière de réception, des méthodes d'essai virtuel peuvent être utilisées conformément à l'annexe VIII, en lieu et place des essais visés au paragraphe 1.

8. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 82 pour modifier l'annexe VIII afin de tenir compte de l'évolution des techniques et de la réglementation en mettant à jour la liste des actes réglementaires pour lesquels des méthodes d'essai virtuel peuvent être utilisées par un constructeur ou un service technique et les conditions spécifiques dans lesquelles les méthodes d'essai virtuel doivent être utilisées.

Article 31

Mesures relatives à la conformité de la production

1. Une autorité compétente en matière de réception qui a accordé une réception UE par type prend les mesures nécessaires, conformément à l'annexe IV, en vue de vérifier, au besoin en coopération avec les autorités compétentes en matière de réception des autres États membres, que le constructeur produit les véhicules, systèmes, composants ou entités techniques distinctes conformément au type réceptionné.

2. Une autorité compétente en matière de réception qui a accordé une réception par type d'un véhicule entier vérifie qu'un nombre statistiquement pertinent d'exemplaires de véhicules et de certificats de conformité satisfont aux articles 36 et 37 et que les données figurant sur ces certificats de conformité sont correctes.

3. Une autorité compétente en matière de réception qui a accordé une réception UE par type prend les mesures nécessaires en vue de vérifier, au besoin en coopération avec les autorités compétentes en matière de réception des autres États membres, que les mesures visées aux paragraphes 1 et 2 du présent article restent adéquates de sorte que les véhicules, systèmes, composants ou entités techniques distinctes en production restent conformes au type réceptionné et que les certificats de conformité continuent de satisfaire aux articles 36 et 37.

4. Pour vérifier qu'un véhicule, un système, un composant ou une entité technique distincte est conforme au type réceptionné, l'autorité compétente en matière de réception qui a accordé la réception UE par type prend les mesures nécessaires pour effectuer les vérifications ou les essais sur des échantillons prélevés dans les locaux du constructeur, y compris les installations de production, qui sont requis pour la réception UE par type.

Conformément à l'annexe IV, l'autorité compétente en matière de réception prend les mesures nécessaires pour effectuer ces vérifications ou essais selon une fréquence fixée dans les actes réglementaires énumérés à l'annexe II ou, si aucune fréquence n'y est spécifiée, au moins une fois tous les trois ans.

5. Pour vérifier qu'un véhicule, un système, un composant ou une entité technique distincte est conforme au type réceptionné, l'autorité compétente en matière de réception ou les services techniques:

a) lorsqu'ils effectuent une vérification ou un essai, fixent d'une manière aléatoire les valeurs dans une fourchette de valeurs lorsqu'une telle fourchette est prévue dans les procédures d'essai définies dans les actes réglementaires applicables énumérés à l'annexe II; et

b) ont accès au logiciel, aux algorithmes, aux documents et aux informations complémentaires conformément à l'article 25, paragraphe 4.

6. Une autorité compétente en matière de réception qui a accordé une réception UE par type prend les mesures nécessaires pour vérifier que le constructeur se conforme aux obligations énoncées au chapitre XIV. Elle vérifie en particulier si le constructeur a modifié ou complété les informations du système OBD des véhicules et les informations sur la réparation et l'entretien des véhicules afin de se conformer à ces obligations.

7. Lorsqu'une autorité compétente en matière de réception qui a accordé une réception UE par type constate que le constructeur ne produit plus les véhicules, systèmes, composants ou entités techniques distinctes conformément au type réceptionné ou aux prescriptions du présent règlement, ou qui constate que les certificats de conformité ne satisfont plus aux articles 36 et 37, bien que la production continue, elle prend les mesures nécessaires pour garantir que les mesures relatives à la conformité de la production sont correctement suivies ou retire la réception par type. L'autorité compétente en matière de réception peut décider de prendre toutes les mesures restrictives nécessaires conformément au chapitre XI.

8. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 82 pour modifier l'annexe IV afin de tenir compte de l'évolution des technologies et de la réglementation en actualisant les procédures relatives à la conformité de la production.

Article 32

Redevances

1. Les redevances pour les activités de réception UE par type sont perçues auprès des constructeurs qui ont demandé la réception UE par type dans l'État membre concerné.

   L'État membre veille à ce que des ressources suffisantes soient disponibles pour couvrir les coûts liés aux activités de surveillance du marché. Sans préjudice du droit national, ces coûts peuvent être recouvrés au moyen de redevances perçues par l'État membre dans lequel les véhicules sont mis sur le marché.

2. Les États membres peuvent percevoir des redevances administratives auprès des services techniques candidats à la désignation pour couvrir, en tout ou partie, les coûts liés aux activités exercées par les autorités nationales responsables des services techniques conformément au présent règlement.

Chapitre V

Modifications et validité des réceptions UE par type

Article 33

Dispositions générales concernant les modifications des réceptions UE par type

1. Le constructeur informe sans tarder l'autorité compétente en matière de réception qui a accordé la réception UE par type de tout changement apporté aux informations consignées dans le dossier de réception visé à l'article 26, paragraphe 4, y compris tout changement apporté au dossier de documentation étendu, conformément aux actes réglementaires énumérés à l'annexe II.

   L'autorité compétente en matière de réception décide si ce changement nécessite une modification prenant la forme d'une révision ou d'une extension de la réception UE par type conformément à l'article 34, ou s'il nécessite une nouvelle réception UE par type.

2. La demande de modification d'une réception UE par type n'est soumise qu'à l'autorité compétente en matière de réception qui a accordé la réception UE par type existante.

3. Lorsque l'autorité compétente en matière de réception estime qu'une modification nécessite la répétition d'inspections ou d'essais, elle en informe le constructeur.

4. Lorsque l'autorité compétente en matière de réception constate, sur la base des inspections ou essais visés au paragraphe 3 du présent article, que les prescriptions relatives à la réception UE par type continuent d'être satisfaites, les procédures visées à l'article 34 s'appliquent.

5. Lorsque l'autorité compétente en matière de réception estime que les changements apportés aux informations consignées dans le dossier de réception ne peuvent pas prendre la forme d'une extension de la réception par type existante, elle refuse de modifier la réception UE par type et demande au constructeur de déposer une nouvelle demande de réception UE par type.

Article 34

Révisions et extensions des réceptions UE par type

1. Une modification est appelée "révision" lorsque l'autorité compétente en matière de réception constate que, malgré le changement apporté aux informations consignées dans le dossier de réception visé à l'article 26, paragraphe 4, le type de véhicule, de système, de composant ou d'entité technique distincte concerné continue de satisfaire aux prescriptions applicables à ce type et qu'il n'est, dès lors, pas nécessaire de répéter des inspections ou des essais.

   Dans ce cas, l'autorité compétente en matière de réception publie, si nécessaire et sans tarder, les pages révisées du dossier de réception en indiquant clairement sur chaque page révisée la nature du changement et la date de nouvelle publication, ou elle publie une version consolidée et mise à jour du dossier de réception, accompagnée d'une description détaillée des changements.

2. La modification est appelée "extension" lorsque l'autorité compétente en matière de réception constate que les informations consignées dans le dossier de réception ont changé et que l'un des cas de figure suivants s'applique:

a) de nouvelles inspections ou de nouveaux essais sont nécessaires pour vérifier le maintien de la conformité aux prescriptions sur la base desquelles la réception UE par type existante a été accordée;

b) une des informations consignées sur la fiche de réception UE par type, à l'exception de ses annexes, a changé; ou

c) de nouvelles prescriptions contenues dans l'un des actes réglementaires énumérés à l'annexe II deviennent applicables au type réceptionné de véhicule, de système, de composant ou d'entité technique distincte.

Dans le cas d'une extension, l'autorité compétente en matière de réception publie sans tarder une fiche de réception UE par type mise à jour, laquelle est 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 publication et, le cas échéant, sa durée de validité.

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

4. L'extension de la réception par type d'un véhicule n'est pas requise si les nouvelles prescriptions visées au paragraphe 2, point c), ne concernent pas, d'un point de vue technique, le type de véhicule en question ou s'appliquent à des catégories de véhicules autres que la catégorie dont il relève.

Article 35

Perte de validité

1. Sept ans après la dernière mise à jour du dossier de réception relatif à une fiche de réception UE par type concernant un véhicule entier pour les véhicules relevant des catégories M_1 et N_1, et dix ans après pour les véhicules relevant des catégories M_2, M_3, N_2, N_3 et O, l'autorité compétente en matière de réception par type vérifie que le type de véhicule est conforme à l'ensemble des actes réglementaires pertinents pour ledit type.

   Lorsque l'autorité compétente en matière de réception effectue la vérification visée au premier alinéa du présent paragraphe, il n'est pas nécessaire de répéter les essais visés à l'article 30.

2. Une réception UE par type perd sa validité dans chacun des cas suivants:

a) lorsque de nouvelles prescriptions applicables au type réceptionné de véhicule, de système, de composant ou d'entité technique distincte deviennent obligatoires pour la mise à disposition sur le marché, l'immatriculation ou la mise en service et que la réception UE par type ne peut être étendue sur la base des motifs décrits à l'article 34, paragraphe 2, point c);

b) lorsque la vérification effectuée conformément au paragraphe 1 du présent article aboutit à la conclusion que le véhicule n'est pas conforme à tous les actes réglementaires pertinents pour le type en question;

c) lorsque la production de véhicules conformément au type réceptionné de véhicule est volontairement et définitivement arrêtée, ce qui est réputé avoir eu lieu lorsqu'aucun véhicule du type concerné n'a été produit au cours des deux années précédentes; toutefois, de telles réceptions par type demeurent valables aux fins de l'immatriculation ou de la mise en service tant que le point a) du présent paragraphe ne s'applique pas;

d) lorsque la réception UE par type a été retirée conformément à l'article 31, paragraphe 7;

e) lorsque la validité de la fiche de réception UE par type expire en raison d'une restriction visée à l'article 39, paragraphe 6;

f) lorsqu'il est constaté que la réception par type s'appuie sur de fausses déclarations ou des résultats d'essais falsifiés, ou lorsque des données qui auraient conduit au refus d'accorder la réception par type ont été dissimulées.

3. Lorsque la réception par type d'un véhicule entier d'une seule variante d'un type de véhicule déterminé ou d'une seule version d'une variante cesse d'être valable, la perte de validité de la réception par type d'un véhicule entier du type de véhicule en question se limite à cette variante ou version spécifique.

4. Lorsque la production d'un type de véhicule, de système, de composant ou d'entité technique distincte donné est définitivement arrêtée, le constructeur le notifie sans tarder à l'autorité compétente qui a accordé la réception UE par type.

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

5. Lorsqu'une fiche de réception UE par type est sur le point de perdre sa validité, le constructeur le notifie sans tarder à l'autorité compétente en matière de réception qui a accordé la réception UE par type.

6. Dès réception de la notification du constructeur, l'autorité compétente en matière de réception qui a accordé la réception UE par type communique sans tarder aux autorités compétentes en matière de réception des autres États membres et à la Commission toutes les informations pertinentes pour la mise à disposition sur le marché, l'immatriculation ou la mise en service de véhicules, systèmes, composants ou entités techniques distinctes, selon le cas.

Dans le cas de véhicules, la communication visée au premier alinéa du présent paragraphe précise la date de construction et le numéro d'identification du véhicule (VIN), au sens de l'article 2, point 2), du règlement (UE) n° 19/2011 de la Commission[1], du dernier véhicule produit.

[1] Règlement (UE) n° 19/2011 de la Commission du 11 janvier 2011 concernant les exigences pour la réception de la plaque réglementaire du constructeur et du numéro d'identification des véhicules à moteur et de leurs remorques et mettant en œuvre le règlement (CE) n° 661/2009 du Parlement européen et du Conseil concernant les prescriptions pour l'homologation relatives à la sécurité générale des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, composants et entités techniques distinctes qui leur sont destinés (JO L 8 du 12.1.2011, p. 1).

Chapitre VI
Certificat de conformité et marquage

Article 36

Certificat de conformité sur support papier

1. Le constructeur délivre un certificat de conformité sur support papier pour accompagner chaque véhicule complet, incomplet ou complété qui est fabriqué conformément au type réceptionné de véhicule. À cette fin, le constructeur utilise le modèle figurant dans les actes d'exécution visés au paragraphe 4.

   Le certificat de conformité sur support papier décrit les principales caractéristiques du véhicule, ainsi que ses performances techniques en termes concrets. Le certificat de conformité sur support papier indique notamment la date de construction du véhicule. Le certificat de conformité sur support papier est conçu de manière à empêcher toute falsification.

   Le certificat de conformité sur support papier est délivré gratuitement à l'acheteur à la livraison du véhicule. Sa délivrance ne peut pas être conditionnée au dépôt d'une demande explicite, ni à la soumission d'informations supplémentaires au constructeur.

2. À compter du ... [huit ans après la date d'entrée en vigueur du présent règlement], le constructeur est exempté de l'obligation visée au paragraphe 1 du présent article de délivrer le certificat de conformité sur support papier pour accompagner chaque véhicule lorsque le constructeur met le certificat de conformité à disposition sous la forme de données électroniques structurées conformément à l'article 37, paragraphe 1.

3. Pendant une période de dix ans à compter de la date de construction du véhicule, le constructeur délivre, à la demande du propriétaire du véhicule, un duplicata du certificat de conformité sur support papier contre un paiement n'excédant pas le coût de délivrance du duplicata. La mention "duplicata" est clairement visible sur le recto de tout duplicata.

4. La Commission adopte des actes d'exécution concernant le certificat de conformité sur support papier qui définissent notamment les éléments suivants:

   a) le modèle pour le certificat de conformité;

   b) les éléments de sécurité destinés à empêcher toute falsification du certificat de conformité; et

   c) les spécifications concernant le mode de signature du certificat de conformité.

   Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 83, paragraphe 2. Le premier de ces actes d'exécution est adopté avant le 1er septembre 2020.

5. Le certificat de conformité sur support papier est établi dans au moins une des langues officielles de l'Union.

6. La ou les personnes autorisées à signer les certificats de conformité sur support papier sont employées par le constructeur et dûment autorisées à engager la responsabilité juridique du constructeur en ce qui concerne la conception et la construction du véhicule, ou la conformité de la production de celui-ci.

7. Le certificat de conformité sur support papier est entièrement complété et ne prévoit pas d'autres restrictions concernant l'utilisation du véhicule que celles prévues par le présent règlement ou l'un des actes réglementaires énumérés à l'annexe II.

8. Dans le cas d'un véhicule incomplet, le constructeur ne remplit que les champs du certificat de conformité sur support papier qui sont pertinents au regard du niveau d'achèvement du véhicule.

9. Dans le cas d'un véhicule incomplet ou complété, le constructeur remplit uniquement les champs du certificat de conformité sur support papier qui concernent les ajouts ou changements effectués au stade de la réception en cours et, le cas échéant, joint tous les certificats de conformité sur support papier qui ont été délivrés aux stades antérieurs.

Article 37

Certificat de conformité sous forme électronique

1. Sans préjudice de l'article 36, paragraphe 1, à partir du … [huit ans après la date d'entrée en vigueur du présent règlement], le constructeur met le certificat de conformité, gratuitement et sans retard indu à compter de la date de construction du véhicule, à la disposition de l'autorité compétente en matière de réception qui a accordé la réception par type du véhicule entier sous forme de données électroniques structurées conformément aux actes d'exécution visés au paragraphe 8 du présent article.

2. Sans préjudice de l'article 36, paragraphe 1, tout constructeur peut mettre les certificats de conformité à disposition conformément au paragraphe 1 du présent article avant le ... [huit ans après la date d'entrée en vigueur du présent règlement].

3. L'autorité compétente en matière de réception met à disposition le certificat de conformité sous forme de données électroniques structurées conformément aux actes d'exécution visés au paragraphe 8, de façon à ce que le certificat de conformité soit accessible aux autorités compétentes en matière de réception, aux autorités chargées de la surveillance du marché et aux autorités chargées de l'immatriculation des États membres, ainsi qu'à la Commission.

4. Les États membres peuvent exempter les constructeurs de l'obligation énoncée au paragraphe 1 du présent article pour ce qui concerne les types de véhicules couverts par une réception nationale par type pour véhicule de petite série, conformément à l'article 42.

5. L'autorité compétente en matière de réception qui reçoit le certificat de conformité sous forme de données électroniques structurées conformément aux actes d'exécution visés au paragraphe 8 du présent article, en accorde l'accès en lecture seule conformément à l'article 12, paragraphe 2. Dans le cas de véhicules construits en plusieurs étapes, un tel accès est donné au constructeur de l'étape suivante.

6. Tout échange de données effectué conformément au présent article est réalisé au moyen d'un protocole d'échange de données sécurisé.

7. Les États membres définissent l'organisation et la structure de leur réseau de données de façon à ce que celui-ci puisse prendre en charge la réception des certificats de conformité sous forme de données électroniques structurées conformément aux actes d'exécution visés au paragraphe 8 à partir du 1er septembre 2025, de préférence en ayant recours à des systèmes existants pour l'échange de données structurées.

8. Compte tenu des données qui doivent être fournies dans le certificat de conformité sur support papier, la Commission adopte des actes d'exécution concernant les certificats de conformité sous forme de données électroniques structurées, qui définissent notamment les éléments suivants:

   a) le format et la structure de base des éléments de données des certificats de conformité sous forme électronique et les messages utilisés lors de l'échange;

   b) les prescriptions minimales pour assurer un échange de données sécurisé, notamment des mesures destinées à prévenir la corruption et l'utilisation abusive des données, et à garantir l'authenticité des données électroniques, par exemple par l'utilisation d'une signature numérique;

c) les méthodes d'échange des données du certificat de conformité sous forme électronique;

d) les prescriptions minimales en ce qui concerne l'identifiant unique propre à un véhicule et le format des informations destinées à l'acheteur conformément au paragraphe 5;

e) l'accès en lecture seule visé au paragraphe 5;

f) les exemptions pour les constructeurs de catégories données de véhicules et de types de véhicules produits en petites séries.

Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 83, paragraphe 2. Le premier de ces actes d'exécution est adopté avant le 1er septembre 2020.

9. Les États membres sont en mesure d'échanger des certificats de conformité sous forme électronique avec les autres États membres, conformément au présent article, à partir du ... [huit ans après la date d'entrée en vigueur du présent règlement] au plus tard.

10. À partir du … [huit ans après la date d'entrée en vigueur du présent règlement], dans des cas exceptionnels, sur demande d'une autorité nationale, le constructeur délivre un duplicata du certificat de conformité sur support papier.

Article 38

Plaques réglementaires et supplémentaires du constructeur, marquage et marque de réception par type de composants et d'entités techniques distinctes

1. Le constructeur d'un véhicule appose, sur chaque véhicule construit conformément au type réceptionné, une plaque réglementaire, ainsi que, le cas échéant, des plaques supplémentaires, et des indications ou symboles, comportant le marquage requis par le présent règlement et par les actes réglementaires applicables énumérés à l'annexe II.

2. Le constructeur d'un composant ou d'une entité technique distincte, faisant ou non partie d'un système, appose, sur chaque composant et entité technique distincte fabriqué conformément au type réceptionné, la marque de réception par type requise par les actes réglementaires applicables énumérés à l'annexe II.

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

3. La Commission adopte des actes d'exécution établissant le modèle pour la marque de réception UE par type. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 83, paragraphe 2. Le premier de ces actes d'exécution est adopté au plus tard le ... [24 mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement].

4. Les opérateurs économiques ne mettent sur le marché ou ne mettent à disposition sur le marché que des véhicules, systèmes, composants et entités techniques distinctes marqués conformément au présent règlement.

Chapitre VII
Nouvelles technologies ou nouveaux concepts

Article 39

Dérogations pour nouvelles technologies ou nouveaux concepts

1. Le constructeur peut demander une réception UE par type pour un type de véhicule, de système, de composant ou d'entité technique distincte incorporant de nouvelles technologies ou de nouveaux concepts qui sont incompatibles avec un ou plusieurs des actes réglementaires énumérés à l'annexe II.

2. L'autorité compétente en matière de réception accorde la réception UE par type visée au paragraphe 1 lorsque toutes les conditions suivantes sont remplies:

   a) la demande de réception UE par type mentionne les raisons pour lesquelles les nouvelles technologies ou nouveaux concepts rendent les véhicules, les systèmes, les composants ou les entités techniques distinctes incompatibles avec un ou plusieurs des actes réglementaires énumérés à l'annexe II;

   b) la demande de réception UE par type décrit les conséquences pour la sécurité et l'environnement de la nouvelle technologie ou du nouveau concept et les mesures prises pour garantir que, par rapport aux prescriptions auxquelles il est demandé de déroger, un niveau au moins équivalent de sécurité et de protection de l'environnement est assuré;

   c) des descriptions et résultats d'essais sont présentés, qui prouvent que la condition visée au point b) est remplie.

3. Le fait d'accorder des réceptions UE par type avec dérogations pour nouvelles technologies ou nouveaux concepts est soumis à l'autorisation de la Commission.

La Commission adopte des actes d'exécution afin de décider de l'octroi d'une autorisation visée au premier alinéa du présent paragraphe. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 83, paragraphe 2.

4. Dans l'attente de l'adoption des actes d'exécution visés au paragraphe 3, l'autorité compétente en matière de réception peut accorder une réception UE par type provisoire, valable uniquement sur le territoire de l'État membre de cette autorité, pour un type de véhicule couvert par la dérogation sollicitée. L'autorité compétente en matière de réception en informe sans tarder la Commission et les autres États membres au moyen d'un dossier contenant les informations visées au paragraphe 2.

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

5. Les autorités compétentes en matière de réception des autres États membres peuvent accepter la réception UE par type provisoire visée au paragraphe 4 sur leur territoire, à condition qu'elles informent par écrit l'autorité compétente en matière de réception qui a accordé la réception UE par type provisoire de leur acceptation.

6. Le cas échéant, les actes d'exécution visés au paragraphe 3 précisent si les autorisations sont soumises à des restrictions, notamment en ce qui concerne le nombre maximal de véhicules couverts. Dans tous les cas, la réception UE par type est valable pour une durée d'au moins trente-six mois.

7. Lorsque la Commission adopte un acte d'exécution visé au paragraphe 3 pour refuser d'octroyer l'autorisation, l'autorité compétente en matière de réception informe immédiatement le détenteur de la réception UE par type provisoire visée au paragraphe 4 que ladite réception sera révoquée six mois après la date de l'acte d'exécution.

Toutefois, les véhicules fabriqués conformément à la réception UE par type provisoire avant la perte de validité de celle-ci peuvent être mis sur le marché, immatriculés ou mis en service dans tout État membre ayant accepté la réception UE par type provisoire conformément au paragraphe 5.

Article 40

Adaptation ultérieure d'actes réglementaires

1. Lorsque la Commission a autorisé le fait qu'une réception UE par type soit accordée conformément à l'article 39, elle prend immédiatement les mesures nécessaires pour adapter les actes réglementaires concernés aux dernières avancées technologiques.

   Lorsque la dérogation au titre de l'article 39 a trait à un règlement de l'ONU, la Commission propose d'amender le règlement de l'ONU concerné selon la procédure applicable au titre de l'accord révisé de 1958.

2. Une fois que les actes réglementaires concernés ont été amendés, toute restriction figurant dans les actes d'exécution visés à l'article 39, paragraphe 3, est levée.

3. Lorsque les mesures nécessaires pour adapter les actes réglementaires visés au paragraphe 1 du présent article n'ont pas été prises, la Commission peut, à la demande de l'État membre qui a accordé la réception UE par type provisoire, adopter des actes d'exécution pour décider de l'octroi de l'autorisation relative à l'extension de la validité de la réception UE par type provisoire. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 83, paragraphe 2.

Chapitre VIII
Véhicules produits en petites séries

Article 41

Réception UE par type pour véhicules produits en petites séries

1. À la demande du constructeur et dans les limites quantitatives annuelles indiquées à l'annexe V, partie A, point 1, les États membres accordent, pour les catégories de véhicules M, N et O, une réception UE par type pour un type de véhicule produit en petite série qui satisfait au moins aux prescriptions techniques figurant à l'annexe II, partie I, appendice 1.

2. Le paragraphe 1 ne s'applique pas aux véhicules à usage spécial.

3. La fiche de réception UE par type pour véhicules produits en petites séries reçoit un numéro unique établi selon un système numérique harmonisé qui permet, au minimum, d'identifier l'État membre qui a accordé la réception UE par type et d'identifier les prescriptions auxquelles satisfait le type de véhicule, de système, de composant ou d'entité technique distincte.

4. La Commission adopte des actes d'exécution établissant le modèle et le système de numérotation des fiches de réception UE par type pour véhicules produits en petites séries. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 83, paragraphe 2.

5. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 82 pour modifier l'annexe II, partie I, appendice 1, afin de définir les prescriptions techniques pour les catégories de véhicules M, N et O, et pour modifier l'annexe V, partie A, point 1, concernant les limites quantitatives annuelles en conséquence.

Article 42

Réception nationale par type pour véhicules produits en petites séries

1. Les constructeurs peuvent introduire une demande de réception nationale par type pour véhicules produits en petites séries dans les limites quantitatives annuelles indiquées à l'annexe V, partie A, point 2. Ces limites s'appliquent à la mise à disposition sur le marché, à l'immatriculation ou à la mise en service de véhicules du type réceptionné sur le marché de chaque État membre au cours d'une année donnée.

2. Les États membres peuvent décider d'exempter un type de véhicule visé au paragraphe 1 de l'obligation de se conformer à une ou plusieurs des prescriptions énoncées dans le présent règlement ou à une ou plusieurs des prescriptions énoncées dans les actes réglementaires énumérés à l'annexe II, à condition que ces États membres aient défini des prescriptions alternatives pertinentes.

3. Aux fins de la réception nationale par type pour véhicules produits en petites séries, l'autorité compétente en matière de réception accepte les systèmes, composants et entités techniques distinctes qui ont fait l'objet d'une réception par type conformément aux actes réglementaires énumérés à l'annexe II.

4. La fiche de réception nationale par type pour véhicules produits en petites séries reçoit un numéro unique établi selon un système de numérotation harmonisé qui permet, au minimum, d'identifier l'État membre qui a accordé la réception par type et de désigner la réception comme une réception nationale de petites séries.

5. La Commission adopte des actes d'exécution établissant le modèle et le système de numérotation harmonisé de la fiche de réception nationale par type pour véhicules produits en petites séries qui porte l'intitulé "Fiche de réception nationale par type pour véhicule de petite série" et précise le contenu et la nature des exemptions accordées en application du paragraphe 2 du présent article. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 83, paragraphe 2. Jusqu'à l'adoption par la Commission de tels actes d'exécution, les États membres peuvent continuer à déterminer le format des fiches de réception nationales par type.

Article 43

Validité de la réception nationale

par type pour véhicules produits en petites séries

1. La validité de la réception nationale par type pour véhicules produits en petites séries est limitée au territoire de l'État membre dont l'autorité compétente en matière de réception a accordé la réception par type.

2. À la demande du constructeur, l'autorité compétente en matière de réception envoie aux autorités compétentes en matière de réception des États membres choisis par le constructeur un exemplaire de la fiche de réception nationale par type, y compris les parties pertinentes du dossier de réception visé à l'article 26, paragraphe 4, par courrier recommandé ou par courrier électronique.

3. Les autorités compétentes en matière de réception des États membres acceptent la réception nationale par type, à moins qu'elles n'aient des motifs raisonnables de croire que les prescriptions techniques nationales en vertu desquelles le type de véhicule a été réceptionné ne sont pas équivalentes à leurs propres prescriptions.

4. Dans un délai de deux mois suivant la réception des documents visés au paragraphe 2, les autorités compétentes en matière de réception des États membres choisis par le constructeur communiquent leur décision d'accepter ou non la réception par type à l'autorité compétente en matière de réception qui a accordé la réception nationale par type. En l'absence de communication d'une telle décision dans ce délai de deux mois, la réception nationale par type est considérée comme ayant été acceptée.

5. Lorsqu'un demandeur souhaite mettre sur le marché, faire immatriculer ou mettre en service dans un autre État membre un véhicule ayant fait l'objet d'une réception nationale par type pour véhicules produits en petites séries, il sollicite l'autorité compétente en matière de réception qui a accordé la réception nationale par type pour véhicules produits en petites séries, et cette dernière communique à l'autorité nationale de l'autre État membre un exemplaire de la fiche de réception par type, y compris les parties pertinentes du dossier de réception.

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

Chapitre IX
Réceptions individuelles de véhicules

Article 44

Réceptions UE individuelles de véhicules

1. Les États membres accordent une réception UE individuelle d'un véhicule à un véhicule qui satisfait aux prescriptions énoncées dans l'annexe II, partie I, appendice 2, ou, pour des véhicules à usage spécial, dans l'annexe II, partie III.

Le présent chapitre ne s'applique pas aux véhicules incomplets.

2. Une demande de réception UE individuelle d'un véhicule est soumise par le propriétaire du véhicule, le constructeur, le mandataire du constructeur ou l'importateur.

3. Les États membres ne procèdent pas à des essais destructifs pour établir si le véhicule satisfait aux prescriptions visées au paragraphe 1, mais utilisent toute information pertinente fournie par le demandeur à cette fin.

4. La fiche de réception UE individuelle du véhicule reçoit un numéro unique conformément à un système de numérotation harmonisé qui permet, au minimum, d'identifier l'État membre qui a accordé la réception UE individuelle d'un véhicule.

5. La Commission adopte des actes d'exécution établissant le modèle et le système de numérotation harmonisé des fiches de réception UE individuelles de véhicules. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 83, paragraphe 2. Le premier de ces actes d'exécution est adopté au plus tard le ... [24 mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement].

6. Les États membres autorisent la mise sur le marché, l'immatriculation ou la mise en service de véhicules munis d'une fiche de réception UE individuelle valide.

7. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 82 pour modifier l'annexe II, partie I, afin de définir les prescriptions techniques pour des véhicules relevant des catégories M, N et O.

Article 45

Réceptions nationales individuelles de véhicules

1. Les États membres peuvent décider d'exempter un véhicule donné, qu'il soit unique ou non, de l'obligation de se conformer à une ou plusieurs des prescriptions du présent règlement ou à une ou plusieurs des prescriptions énoncées dans les actes réglementaires énumérés à l'annexe II, à condition que ces États membres aient défini des prescriptions alternatives pertinentes.

2. Une demande de réception nationale individuelle d'un véhicule est soumise par le propriétaire du véhicule, le constructeur, le mandataire du constructeur ou l'importateur.

3. Les États membres ne procèdent pas à des essais destructifs pour établir si le véhicule satisfait aux autres prescriptions visées au paragraphe 1, mais utilisent toute information pertinente fournie par le demandeur à cette fin.

4. Pour la réception nationale individuelle d'un véhicule, l'autorité compétente en matière de réception accepte les systèmes, composants et entités techniques distinctes qui sont réceptionnés par type conformément aux actes réglementaires énumérés à l'annexe II.

5. Un État membre délivre sans tarder une fiche de réception nationale individuelle lorsque le véhicule est conforme à la description jointe à la demande et satisfait aux autres prescriptions applicables.

6. La fiche de réception nationale individuelle du véhicule reçoit un numéro unique établi selon un système de numérotation harmonisé qui permet, au minimum, d'identifier l'État membre qui a accordé la réception UE par type et d'identifier les prescriptions auxquelles le véhicule satisfait.

7. La Commission adopte des actes d'exécution établissant le modèle et le système de numérotation harmonisé de la fiche de réception nationale individuelle d'un véhicule. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 83, paragraphe 2. Jusqu'à l'adoption par la Commission de tels actes d'exécution, les États membres peuvent continuer de décider du format des fiches de réception nationales individuelles de véhicules.

Article 46

Validité des réceptions nationales individuelles de véhicules

1. La validité de la réception nationale individuelle d'un véhicule est limitée au territoire de l'État membre qui a accordé la réception nationale individuelle de véhicule.

2. Lorsqu'un demandeur souhaite mettre à disposition sur le marché, immatriculer ou mettre en service dans un autre État membre un véhicule auquel a été accordée une réception nationale individuelle, il sollicite l'État membre qui a accordé la réception, et ce dernier lui fournit une déclaration mentionnant les prescriptions techniques en vertu desquelles le véhicule a été réceptionné.

3. Un État membre autorise la mise à disposition sur le marché, l'immatriculation ou la mise en service d'un véhicule pour lequel un autre État membre a accordé une réception nationale individuelle conformément à l'article 45, à moins qu'il n'ait des motifs raisonnables de croire que les autres prescriptions pertinentes en vertu desquelles le véhicule a été réceptionné ne sont pas équivalentes à ses propres prescriptions ou que le véhicule ne satisfait pas à ces prescriptions.

4. Le présent article s'applique aux véhicules qui ont fait l'objet d'une réception par type conformément au présent règlement et qui ont été modifiés avant leur première immatriculation ou mise en service.

Article 47

Dispositions spécifiques

1. Les procédures prévues aux articles 44 et 45 peuvent s'appliquer à un véhicule donné construit en plusieurs étapes.

2. Les procédures prévues aux articles 44 et 45 ne remplacent pas une étape intermédiaire dans le déroulement normal d'une procédure de réception par type multiétapes et ne sont pas applicables aux fins de l'obtention de la réception de première étape d'un véhicule.

Chapitre X
Mise à disposition sur le marché, immatriculation ou mise en service

Article 48

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

1. Sans préjudice des articles 51, 52 et 53, les véhicules pour lesquels la réception par type d'un véhicule entier est obligatoire ou pour lesquels le constructeur a obtenu cette réception par type ne sont mis à disposition sur le marché, immatriculés ou mis en service que s'ils sont accompagnés d'un certificat de conformité valide délivré conformément aux articles 36 et 37.

   L'immatriculation et la mise en service de véhicules incomplets peuvent être refusées tant que ceux-ci demeurent incomplets. L'immatriculation et la mise en service de véhicules incomplets ne peuvent pas servir à contourner l'application de l'article 49.

2. Le nombre de véhicules produits en petites séries qui sont mis à disposition sur le marché, immatriculés ou mis en service au cours d'une même année ne peut dépasser les limites quantitatives annuelles indiquées à l'annexe V.

Article 49

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

1. Les États membres peuvent, dans les limites fixées à l'annexe V, partie B, et pendant une période limitée telle qu'elle est décrite au paragraphe 2, immatriculer et permettre la mise à disposition sur le marché ou la mise en service de véhicules conformes à un type de véhicule dont la réception UE par type n'est plus valide.

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

2. Le paragraphe 1 s'applique uniquement dans le cas de véhicules complets, pendant une période de douze mois à compter de la date à laquelle la validité de la réception UE par type a expiré et, dans le cas de véhicules complétés, pendant une période de dix-huit mois à compter de cette même date.

3. Le constructeur qui souhaite bénéficier du paragraphe 1 en fait la demande à l'autorité compétente de chacun des États membres concernés par l'immatriculation ou la mise en service des véhicules en question. La demande précise les raisons techniques ou économiques qui empêchent ces véhicules de satisfaire aux nouvelles prescriptions techniques.

Dans un délai de trois mois suivant la réception d'une telle demande, les États membres concernés décident d'autoriser ou non l'immatriculation ou la mise en service de ces véhicules sur leur territoire et, dans l'affirmative, du nombre de ces véhicules.

4. Les États membres appliquent des mesures appropriées pour garantir que le nombre de véhicules à immatriculer ou à mettre en service dans le cadre de la procédure prévue au présent article est efficacement contrôlé.

Article 50

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

1. Les composants et les entités techniques distinctes, y compris ceux destinés au marché des pièces et des équipements de rechange, ne peuvent être mis à disposition sur le marché ou mis en service que s'ils satisfont aux prescriptions des actes réglementaires applicables énumérés à l'annexe II et sont marqués conformément à l'article 38.

2. Le paragraphe 1 ne s'applique pas dans le cas de composants ou d'entités techniques distinctes qui ont été spécialement fabriqués ou conçus pour des véhicules ne relevant pas du présent règlement.

3. Les États membres peuvent autoriser la mise à disposition sur le marché ou la mise en service de composants et d'entités techniques distinctes qui bénéficient d'une dérogation au titre de l'article 39 ou qui sont destinés à être utilisés sur des véhicules couverts par des réceptions accordées au titre des articles 41, 42, 44 et 45 qui se rapportent au composant ou à l'entité technique distincte en question.

4. Les États membres peuvent également autoriser la mise à disposition sur le marché ou la mise en service de composants et d'entités techniques distinctes destinés à être utilisés sur des véhicules pour lesquels la réception par type au titre du présent règlement ou de la directive 2007/46/CE n'était pas requise au moment où ces véhicules ont été mis à disposition sur le marché, immatriculés ou mis en service.

5. Les États membres peuvent également autoriser la mise à disposition sur le marché ou la mise en service de composants et d'entités techniques distinctes de rechange destinés à être utilisés sur des véhicules pour lesquels une réception par type a été accordée avant l'entrée en vigueur des prescriptions des actes réglementaires applicables énumérés à l'annexe II, conformément aux prescriptions de l'acte pertinent qui s'appliquait au moment où ces réceptions par type ont été initialement accordées.

Chapitre XI
Clauses de sauvegarde

Article 51
Évaluation nationale concernant les véhicules, systèmes, composants et entités techniques distinctes suspectés de présenter un risque grave ou de non-conformité

Lorsque, sur la base de leurs propres activités de surveillance du marché, d'informations fournies par une autorité compétente en matière de réception ou par un constructeur, ou de plaintes, les autorités chargées de la surveillance du marché d'un État membre ont des raisons suffisantes de croire qu'un véhicule, un système, un composant ou une entité technique distincte présente un risque grave pour la santé ou la sécurité des personnes ou pour d'autres aspects liés à la protection de l'intérêt public couverts par le présent règlement, ou qu'il ne satisfait pas aux prescriptions énoncées par le présent règlement, elles évaluent le véhicule, le système, le composant ou l'entité technique distincte en cause au regard de toutes les prescriptions pertinentes énoncées dans le présent règlement. Les opérateurs économiques concernés et les autorités compétentes en matière de réception coopèrent pleinement avec les autorités chargées de la surveillance du marché, ce qui comprend notamment la transmission des résultats de tous les essais ou vérifications pertinents effectués conformément à l'article 31.

L'article 20 du règlement (CE) nº 765/2008 s'applique à l'évaluation des risques du véhicule, du système, du composant ou de l'entité technique distincte concerné.

Article 52

Procédures nationales applicables pour les véhicules, systèmes, composants et entités techniques distinctes qui présentent un risque grave ou de non-conformité

1. Lorsque l'autorité de surveillance du marché d'un État membre constate, après avoir réalisé l'évaluation prévue à l'article 51, qu'un véhicule, un système, un composant ou une entité technique distincte présente un risque grave pour la santé ou la sécurité des personnes ou pour d'autres aspects liés à la protection de l'intérêt public couverts par le présent règlement, elle demande sans tarder à l'opérateur économique en cause de prendre sans tarder toutes les mesures correctives appropriées pour garantir que le véhicule, le système, le composant ou l'entité technique distincte concerné, une fois mis sur le marché, immatriculé ou mis en service, ne présente plus ce risque.

2. Lorsque l'autorité de surveillance du marché d'un État membre constate, après avoir réalisé l'évaluation prévue à l'article 51, qu'un véhicule, un système, un composant ou une entité technique distincte n'est pas conforme au présent règlement, sans toutefois présenter un risque grave tel que visé au paragraphe 1 du présent article, elle demande à l'opérateur économique en cause de prendre sans tarder toutes les mesures correctives appropriées dans un délai raisonnable pour mettre un véhicule, un système, un composant ou une entité technique distincte en conformité. Ce délai est proportionnel à la gravité de la non-conformité pour garantir que le véhicule, le système, le composant ou l'entité technique distincte concerné est conforme une fois mis sur le marché, immatriculé ou mis en service.

Conformément aux obligations figurant aux articles 13 à 21, les opérateurs économiques font en sorte que toutes les mesures correctives appropriées soient prises pour tous les véhicules, systèmes, composants ou entités techniques distinctes concernés qu'ils ont mis sur le marché, immatriculés ou mis en service dans l'Union.

3. Lorsque les opérateurs économiques ne prennent pas de mesures correctives adéquates dans le délai approprié visé au paragraphe 1 ou 2, ou lorsque le risque constaté exige une réaction rapide, les autorités nationales adoptent toutes les mesures restrictives provisoires appropriées pour interdire ou restreindre la mise à disposition sur le marché, l'immatriculation ou la mise en service des véhicules, systèmes, composants ou entités techniques distinctes concernés sur leur marché national, pour les retirer de ce marché ou pour les rappeler.

L'article 21 du règlement (CE) nº 765/2008 s'applique aux mesures restrictives visées au premier alinéa du présent paragraphe.

4. La Commission peut adopter des actes d'exécution établissant une classification de la gravité des cas de non-conformité et des mesures appropriées à prendre par les autorités nationales afin d'assurer l'application uniforme du présent article. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 83, paragraphe 2.

Article 53

Mesures correctives et restrictives au niveau de l'Union

1. L'État membre prenant des mesures correctives ou restrictives conformément à l'article 52, en informe sans tarder la Commission et les autres États membres au moyen de l'ICSMS. Il communique également sans tarder ses constatations à l'autorité compétente en matière de réception qui a accordé la réception.

   Les informations fournies contiennent toutes les précisions disponibles, notamment les données nécessaires pour identifier le véhicule, le système, le composant ou l'entité technique distincte concerné, son origine, la nature de la non-conformité présumée et du risque encouru, ainsi que la nature et la durée des mesures correctives et restrictives nationales prises et les arguments avancés par l'opérateur économique concerné.

2. L'État membre qui prend la mesure corrective ou restrictive indique également si le risque ou la non-conformité résulte des circonstances suivantes:

   a) le véhicule, le système, le composant ou l'entité technique distincte ne satisfait pas aux prescriptions relatives à la santé ou à la sécurité des personnes, à la protection de l'environnement ou à d'autres aspects liés à la protection de l'intérêt public couverts par le présent règlement; ou

   b) les actes réglementaires applicables énumérés à l'annexe II présentent des lacunes.

3. Dans un délai d'un mois à compter de la notification visée au paragraphe 1, les États membres autres que celui qui prend des mesures correctives ou restrictives informent la Commission et les autres États membres de toute mesure corrective ou restrictive prise et leur font part de toute information supplémentaire dont ils disposent à propos de la non-conformité du véhicule, du système, du composant ou de l'entité technique distincte concerné et du risque qu'il présente, ainsi que, dans l'éventualité où ils s'opposent à la mesure nationale notifiée, de leurs objections.

4. Lorsque, dans un délai d'un mois à compter de la notification visée au paragraphe 1, aucune objection n'a été soulevée par un autre État membre ou par la Commission concernant une mesure nationale qui a été notifiée, cette mesure est réputée justifiée. Les autres États membres veillent à ce que des mesures correctives ou restrictives similaires soient prises sans tarder sur leur territoire à l'égard des véhicules, systèmes, composants ou entités techniques distinctes concernés.

5. Lorsque, dans un délai d'un mois à compter de la notification visée au paragraphe 1, un autre État membre ou la Commission soulève une objection concernant une mesure nationale qui a été notifiée, ou lorsque la Commission considère qu'une mesure nationale notifiée est contraire au droit de l'Union, la Commission consulte sans tarder les États membres et le ou les opérateurs économiques concernés.

Sur la base de la consultation visée au premier alinéa du présent paragraphe, la Commission adopte des actes d'exécution afin de décider de mesures correctives ou restrictives harmonisées au niveau de l'Union. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 83, paragraphe 2.

La Commission communique immédiatement à l'opérateur ou aux opérateurs économiques concernés la décision visée au deuxième alinéa. Les États membres exécutent ces actes sans tarder et en informent la Commission.

Lorsque la Commission considère qu'une mesure nationale notifiée n'est pas justifiée, l'État membre concerné la retire ou l'adapte, conformément à la décision de la Commission visée au deuxième alinéa.

6. Lorsque la Commission établit, à la suite des essais et inspections réalisés par ses soins conformément à l'article 9, qu'une mesure corrective ou restrictive est nécessaire au niveau de l'Union, elle consulte sans tarder les États membres et l'opérateur ou les opérateurs économiques concernés.

Sur la base de la consultation visée au premier alinéa du présent paragraphe, la Commission adopte des actes d'exécution afin de décider des mesures correctives ou restrictives au niveau de l'Union. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 83, paragraphe 2.

La Commission communique immédiatement à l'opérateur ou aux opérateurs économiques concernés la décision visée au deuxième alinéa. Les États membres exécutent ces actes sans tarder et en informent la Commission.

7. Lorsque le risque ou la non-conformité est attribué à des lacunes dans les actes réglementaires énumérés à l'annexe II, la Commission propose des mesures appropriées comme suit:

a) s'il s'agit d'actes législatifs de l'Union, la Commission propose les modifications nécessaires à apporter aux actes en cause;

b) s'il s'agit de règlements de l'ONU, la Commission propose les projets d'amendements nécessaires à apporter aux règlements de l'ONU concernés, conformément à la procédure applicable dans le cadre de l'accord révisé de 1958.

8. Lorsqu'une mesure corrective est considérée comme justifiée conformément au présent article ou fait l'objet d'actes d'exécution en vertu du paragraphe 5 ou 6, ladite mesure est mise gratuitement à la disposition des titulaires des certificats d'immatriculation des véhicules concernés. Lorsque des réparations ont été effectuées aux frais du titulaire du certificat d'immatriculation avant l'adoption de la mesure corrective, le constructeur rembourse les frais liés à ces réparations à concurrence du coût des réparations requises par ladite mesure corrective.

Article 54

Réception UE par type non conforme

1. Lorsqu'une autorité compétente en matière de réception constate qu'une réception par type qui a été accordée n'est pas conforme au présent règlement, elle refuse de reconnaître ladite réception.

2. L'autorité compétente en matière de réception informe de son refus l'autorité compétente en matière de réception qui a accordé la réception UE par type, les autorités compétentes en matière de réception des autres États membres et la Commission. Lorsque, dans un délai d'un mois à compter de la notification, la non-conformité de la réception par type est confirmée par l'autorité compétente en matière de réception qui a accordé la réception UE par type, cette même autorité retire la réception par type.

3. Lorsque, dans un délai d'un mois à compter de la notification visée au paragraphe 2, une objection a été soulevée par l'autorité compétente en matière de réception qui a accordé la réception UE par type, la Commission consulte sans tarder les États membres et, en particulier, l'autorité compétente en matière de réception qui a accordé la réception par type et l'opérateur économique concerné.

4. Sur la base de la consultation visée au paragraphe 3 du présent article, la Commission adopte des actes d'exécution afin de décider si le refus de reconnaître la réception UE par type visée au paragraphe 1 du présent article est justifiée. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 83, paragraphe 2.

La Commission communique immédiatement aux opérateurs économiques concernés la décision visée au premier alinéa. Les États membres exécutent ces actes sans tarder et en informent la Commission.

5. Lorsque la Commission établit, à la suite des essais et d'inspections réalisés par ses soins conformément à l'article 9, qu'une réception par type qui a été accordée n'est pas conforme au présent règlement, elle consulte sans tarder les États membres et, en particulier, l'autorité compétente en matière de réception qui a accordé la réception par type et l'opérateur économique concerné.

Sur la base des consultations visées au premier alinéa du présent paragraphe, la Commission adopte un acte d'exécution afin de décider du refus de reconnaissance de la réception par type visée au paragraphe 1 du présent article. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 83, paragraphe 2.

6. Les articles 51, 52 et 53 s'appliquent aux véhicules, systèmes, composants et entités techniques distinctes qui sont soumis à une réception par type non conforme et qui ont déjà été mis à disposition sur le marché.

Article 55

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

1. Les pièces ou équipements susceptibles de présenter un risque grave pour le bon fonctionnement de systèmes essentiels à la sécurité du véhicule ou à sa performance environnementale ne sont ni mis sur le marché, ni mis en service, et sont interdits, à moins qu'une autorité compétente en matière de réception ne les ait autorisés conformément à l'article 56.

2. Ces autorisations ne devraient s'appliquer qu'à un nombre limité de pièces ou d'équipements figurant sur la liste visée au paragraphe 4.

3. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 82 pour compléter le présent règlement afin de définir les prescriptions auxquelles l'autorisation des pièces et équipements visés au paragraphe 1 du présent article doit satisfaire.

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

4. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 82 pour modifier l'annexe VI afin de tenir compte de l'évolution des techniques et de la réglementation pour définir et mettre à jour la liste des pièces ou équipements sur la base d'une évaluation des éléments suivants:

a) dans quelle mesure il existe un risque grave pour la sécurité ou la performance environnementale des véhicules équipés des pièces ou équipements en question;

b) l'effet potentiel, sur les consommateurs et les fabricants de pièces et équipements de rechange, d'une autorisation éventuelle pour les pièces ou équipements au titre de l'article 56, paragraphe 1.

5. Le paragraphe 1 ne s'applique pas aux pièces ou équipements d'origine ni aux pièces ou équipements faisant partie d'un système qui a fait l'objet d'une réception par type conformément aux actes réglementaires énumérés à l'annexe II, sauf lorsque la réception par type porte sur d'autres aspects que le risque grave visé au paragraphe 1.

Aux fins du présent article, on entend par "pièces ou équipements d'origine", les pièces ou équipements qui sont fabriqués conformément aux spécifications et aux normes de production prévues par le constructeur du véhicule pour l'assemblage du véhicule en question.

6. Le paragraphe 1 du présent article ne s'applique pas aux pièces ou équipements qui sont exclusivement produits pour des véhicules de course. Les pièces ou équipements énumérés à l'annexe VI qui sont utilisés à la fois pour des courses automobiles et sur la voie publique ne sont mis à disposition sur le marché que pour des véhicules destinés à circuler sur le réseau routier public s'ils sont conformes aux prescriptions énoncées dans les actes délégués visés au paragraphe 3 du présent article et s'ils ont été autorisés par la Commission. La Commission adopte des actes d'exécution afin de statuer sur de telles autorisations. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 83, paragraphe 2.

Article 56

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

1. Un fabricant de pièces ou d'équipements peut demander l'autorisation visée à l'article 55, paragraphe 1, en soumettant à l'autorité compétente en matière de réception une demande accompagnée d'un rapport d'essais rédigé par un service technique et certifiant que les pièces ou équipements pour lesquels une autorisation est demandée sont conformes aux prescriptions visées à l'article 55, paragraphe 3. Un tel fabricant ne peut introduire qu'une seule demande pour chaque type de pièce ou équipement et ce, auprès d'une seule autorité compétente en matière de réception.

2. La demande d'autorisation mentionne les coordonnées du fabricant des pièces ou équipements, le type, le numéro d'identification et le numéro des pièces ou équipements, le nom du constructeur du véhicule, le type de véhicule et, s'il y a lieu, l'année de construction et toute autre information permettant l'identification du véhicule sur lequel les pièces ou équipements doivent être montés.

   L'autorité compétente en matière de réception autorise la mise sur le marché et la mise en service des pièces ou équipements lorsqu'elle constate, sur la base du rapport d'essais visé au paragraphe 1 du présent article et d'autres éléments de preuve, que les pièces ou équipements en question sont conformes aux prescriptions visées à l'article 55, paragraphe 3.

L'autorité compétente en matière de réception délivre sans tarder au fabricant un certificat d'autorisation.

La Commission adopte des actes d'exécution définissant le modèle et le système de numérotation pour le certificat d'autorisation visé au troisième alinéa du présent paragraphe. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 83, paragraphe 2.

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

Le fabricant fait en sorte que les pièces ou équipements soient produits et continuent d'être produits dans le respect des conditions auxquelles l'autorisation a été délivrée.

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

Lorsque l'autorité compétente en matière de réception constate que les conditions de délivrance de l'autorisation ne sont plus remplies, elle demande au fabricant de prendre les mesures qui s'imposent pour garantir que les pièces ou équipements soient mis en conformité. Au besoin, ladite autorité retire l'autorisation.

5. Sur demande d'une autorité nationale d'un autre État membre, l'autorité compétente en matière de réception qui a délivré l'autorisation lui envoie, dans un délai d'un mois à compter de la réception d'une telle demande, un exemplaire du certificat d'autorisation délivré, ainsi que ses annexes, au moyen d'un système d'échange électronique commun et sécurisé. L'exemplaire en question peut également être envoyé sous la forme d'un fichier électronique sécurisé.

6. Une autorité compétente en matière de réception qui conteste l'autorisation délivrée par un autre État membre porte les raisons de sa contestation à l'attention de la Commission. Celle-ci prend les mesures appropriées pour régler le désaccord. Elle peut notamment, au besoin et après avoir consulté les autorités compétentes en matière de réception concernées, adopter des actes d'exécution exigeant le retrait de l'autorisation. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 83, paragraphe 2.

7. Tant que la liste visée à l'article 55, paragraphe 4, n'a pas été établie, les États membres peuvent maintenir les dispositions nationales concernant les pièces ou équipements susceptibles de compromettre le bon fonctionnement de systèmes essentiels à la sécurité du véhicule ou à sa performance environnementale.

Chapitre XII
Règlements internationaux

Article 57

Règlements de l'ONU requis pour la réception UE par type

1. Les règlements de l'ONU ou leurs amendements pour lesquels l'Union a émis un vote favorable ou que l'Union applique et qui sont énumérés à l'annexe II font partie des prescriptions pour la réception UE par type de véhicules, systèmes, composants ou entités techniques distinctes.

2. Lorsque l'Union a voté en faveur d'un règlement de l'ONU ou de ses amendements aux fins de la réception par type d'un véhicule entier, la Commission adopte des actes délégués conformément à l'article 82 pour compléter le présent règlement en rendant obligatoire ledit règlement de l'ONU ou ses amendements, ou modifier le présent règlement.

   Ces actes délégués précisent les dates à partir desquelles le règlement de l'ONU ou ses amendements doivent être obligatoires et comportent, le cas échéant, des dispositions transitoires et, à des fins de réception UE par type, de première immatriculation et de mise en service des véhicules ainsi que de mise à disposition sur le marché de systèmes, de composants et d'entités techniques distinctes, s'il y a lieu.

Article 58

Équivalence des règlements de l'ONU aux fins de la réception UE par type

1. Les règlements de l'ONU énumérés à l'annexe II, partie II, sont reconnus comme étant équivalents aux actes réglementaires correspondants s'ils couvrent le même champ d'application et ont le même objet.

2. Les autorités compétentes en matière de réception dans les États membres acceptent les réceptions par type accordées conformément aux règlements de l'ONU visés au paragraphe 1 et, le cas échéant, les marques de réception correspondantes, en lieu et place des réceptions par type accordées et des marques de réception apposées conformément au présent règlement et aux actes réglementaires énumérés à l'annexe II.

Chapitre XIII
Communication d'informations techniques

Article 59

Informations destinées aux utilisateurs

1. Le constructeur ne communique pas d'informations techniques relatives aux caractéristiques du type de véhicule, de système, de composant, d'entité technique distincte, de pièce ou d'équipement figurant dans le présent règlement, ou dans les actes réglementaires énumérés à l'annexe II, qui diffèrent des caractéristiques de la réception par type accordée par l'autorité compétente en matière de réception.

2. Le constructeur met à la disposition des utilisateurs toutes les informations utiles et les instructions nécessaires décrivant les éventuelles conditions particulières ou restrictions d'utilisation concernant un véhicule, un système, un composant, une entité technique distincte, une pièce ou un équipement.

3. Les informations visées au paragraphe 2 sont fournies dans la ou les langues officielles de l'État membre où le véhicule, le système, le composant, l'entité technique distincte, la pièce ou l'équipement doit être mis sur le marché, immatriculé ou mis en service. Elles figurent également dans le manuel du propriétaire.

Article 60

Informations destinées aux constructeurs

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

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

2. Les fabricants de systèmes, de composants, d'entités techniques distinctes, de pièces ou d'équipements communiquent aux constructeurs de véhicules toutes les informations détaillées concernant les restrictions qui s'appliquent à leurs réceptions par type et qui sont soit visées à l'article 29, paragraphe 3, soit imposées par un acte réglementaire figurant dans la liste de l'annexe II.

Chapitre XIV

Accès aux informations du système OBD des véhicules et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules

Article 61

Obligation des constructeurs de fournir les informations du système OBD et les informations sur la réparation et l'entretien des véhicules

1. Les constructeurs fournissent aux opérateurs indépendants un accès illimité, normalisé et non discriminatoire aux informations du système OBD des véhicules, aux équipements et outils de diagnostic ou autres, y compris les références complètes et les téléchargements disponibles du logiciel applicable, ainsi qu'aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules. Ces informations sont présentées d'une manière aisément accessible, sous la forme d'ensembles de données lisibles par machine et électroniquement exploitables. Les opérateurs indépendants disposent d'un accès aux services de diagnostic à distance utilisés par les constructeurs et les concessionnaires et réparateurs agréés.

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

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

Les informations du système OBD des véhicules et les informations sur la réparation et l'entretien des véhicules sont mises à disposition sur les sites internet des constructeurs dans un format normalisé ou, si ce n'est pas réalisable en raison de la nature des informations, dans un autre format approprié. Pour les opérateurs indépendants autres que les réparateurs, les informations sont également fournies dans un format lisible par machine qui peut être exploité électroniquement au moyen d'outils informatiques et de logiciels communément disponibles, ce qui permet aux opérateurs indépendants de mener leurs activités dans la chaîne d'approvisionnement du marché des pièces et des équipements de rechange.

3. Toutefois, dans les cas ci-après, il suffit que le constructeur communique les informations nécessaires rapidement et d'une manière aisément accessible lorsqu'un opérateur indépendant en fait la demande:

a) pour les types de véhicules couverts par une réception nationale par type pour véhicules produits en petites séries visés à l'article 42;

b) pour les véhicules à usage spécial;

c) pour les types de véhicules relevant des catégories O_1 et O_2 qui n'utilisent pas d'outil de diagnostic ou de communication physique ou sans fil avec la ou les unités de contrôle électronique embarquées aux fins de réaliser un diagnostic ou une reprogrammation de leurs véhicules;

d) pour la dernière étape de la réception par type dans le cadre d'une procédure de réception par type multiétapes, lorsque cette dernière étape ne concerne qu'une carrosserie ne contenant pas de système de contrôle électronique du véhicule et que tous les systèmes de contrôle électronique du véhicule de base demeurent inchangés.

4. Les prescriptions techniques détaillées concernant l'accès aux informations du système OBD des véhicules et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules, en particulier les spécifications techniques sur la manière dont ces informations doivent être fournies, sont énoncées à l'annexe X.

5. Les constructeurs mettent également des documents de formation à la disposition des opérateurs indépendants ainsi que des concessionnaires et réparateurs agréés.

6. Les constructeurs font en sorte que les informations sur le système OBD des véhicules et sur la réparation et l'entretien des véhicules soient accessibles à tout moment, sauf exigences liées aux besoins de l'entretien du système d'information.

Les constructeurs mettent simultanément à disposition sur leurs sites internet et à la disposition des réparateurs agréés les changements et compléments ultérieurs apportés aux informations sur le système OBD des véhicules et sur la réparation et l'entretien des véhicules.

7. Aux fins de la fabrication et de l'entretien de pièces de rechange ou de fournitures compatibles avec les systèmes OBD, d'outils de diagnostic et d'équipements d'essai, les constructeurs fournissent les informations pertinentes des systèmes OBD des véhicules et les informations pertinentes sur la réparation et l'entretien des véhicules, sans discrimination, à tous les fabricants ou réparateurs intéressés de composants, d'outils de diagnostic ou d'équipements d'essai.

8. Aux fins de la conception, de la fabrication et de la réparation d'équipements automobiles pour les véhicules à carburant alternatif, les constructeurs fournissent les informations pertinentes des systèmes OBD des véhicules et les informations pertinentes sur la réparation et l'entretien des véhicules, sans discrimination, à tous les fabricants, installateurs ou réparateurs intéressés d'équipements pour véhicules à carburant alternatif.

9. Lorsque les données de réparation et d'entretien d'un véhicule sont conservées dans une base de données centrale du constructeur du véhicule ou pour son compte, les réparateurs indépendants ont gratuitement accès à ces données et ont la possibilité de saisir des informations concernant les réparations et entretiens qu'ils ont effectués.

10. Le présent chapitre ne s'applique pas aux véhicules ayant fait l'objet de réceptions individuelles de véhicules.

11. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 82 pour modifier et compléter l'annexe X afin de tenir compte de l'évolution des techniques et de la réglementation ou d'éviter une mauvaise utilisation, en actualisant les prescriptions concernant l'accès aux informations du système OBD des véhicules et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules, y compris les activités de réparation et d'entretien appuyées par des réseaux étendus sans fil, ainsi qu'en adoptant et en intégrant les normes visées au paragraphe 2 du présent article. La Commission prend en considération la technologie actuelle de l'information, les évolutions prévisibles de la technologie des véhicules, les normes ISO existantes et l'éventualité d'une norme ISO mondiale.

Article 62

Obligations entre détenteurs multiples de réceptions par type

1. En cas de réception par type mixte, de réception par type par étapes ou de réception par type multiétapes, il appartient au constructeur responsable d'une réception par type donnée d'un système, d'un composant ou d'une entité technique distincte, ou d'une étape donnée de la construction d'un véhicule, de communiquer à la fois au constructeur final et aux opérateurs indépendants les informations sur la réparation et l'entretien relatives à un système, un composant ou une entité technique distincte donné ou à une étape de construction donnée.

2. Dans le cas d'une réception par type multiétapes, il appartient au constructeur final de fournir l'accès aux informations du système OBD du véhicule et aux informations sur la réparation et l'entretien du véhicule concernant la ou les étapes de construction dont il est responsable et le lien avec la ou les étapes précédentes.

Article 63

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

1. Le constructeur peut facturer des frais raisonnables et proportionnés pour l'accès aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules autres que les données visées à l'article 61, paragraphe 10. Ces frais ne découragent pas l'accès à ces informations en ne tenant pas compte de la mesure dans laquelle l'opérateur indépendant en fait usage. L'accès aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules est accordé gratuitement aux autorités nationales, à la Commission et aux services techniques.

2. Le constructeur met à disposition les informations sur la réparation et l'entretien des véhicules, y compris les services transactionnels tels que la reprogrammation ou l'assistance technique, sur une base horaire, journalière, mensuelle et annuelle, les frais d'accès à ces informations variant en fonction des durées respectives pour lesquelles l'accès est accordé.

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

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

Article 64

Preuve du respect des obligations relatives aux informations du système OBD des véhicules et aux informations sur la réparation et l'entretien

1. Le constructeur qui a demandé la réception UE par type ou la réception nationale par type fournit à l'autorité compétente en matière de réception, dans les six mois suivant la date de la réception par type concernée, la preuve qu'il respecte les dispositions du présent chapitre.

2. Lorsque cette preuve de conformité n'est pas fournie dans le délai visé au paragraphe 1 du présent article, l'autorité compétente en matière de réception prend les mesures appropriées conformément à l'article 65.

Article 65

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

1. Une autorité compétente en matière de réception peut, à tout moment, de sa propre initiative, sur la base d'une plainte ou sur la base d'une évaluation effectuée par un service technique, vérifier le respect par un constructeur des dispositions du présent chapitre et du certificat du constructeur concernant l'accès aux informations du système OBD des véhicules et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules visé à l'annexe X, appendice 1.

2. Lorsqu'une autorité compétente en matière de réception constate que le constructeur a manqué à ses obligations concernant l'accès aux informations du système OBD des véhicules et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules, l'autorité compétente en matière de réception qui a accordé la réception par type correspondante prend les mesures appropriées pour remédier à cette situation.

   Ces mesures peuvent inclure le retrait ou la suspension de la réception par type, des amendes ou d'autres mesures adoptées conformément à l'article 84.

3. Lorsqu'un opérateur indépendant ou une association professionnelle représentant des opérateurs indépendants porte plainte auprès de l'autorité compétente en matière de réception en raison du non-respect par le constructeur des dispositions du présent chapitre, ladite autorité effectue un audit pour vérifier si le constructeur respecte ses obligations. L'autorité compétente en matière de réception demande à l'autorité compétente qui a accordé la réception par type du véhicule entier d'examiner la plainte et de demander ensuite au constructeur du véhicule des éléments probants attestant que le système mis en place par le constructeur de véhicule est conforme au présent règlement. Les résultats de cet examen sont communiqués à l'autorité nationale compétente en matière de réception et à l'opérateur indépendant ou à l'association professionnelle en cause dans un délai de trois mois à compter de la demande.

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

Article 66

Forum sur l'accès aux informations des véhicules

1. En ce qui concerne l'accès aux informations du système OBD des véhicules et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules, le forum sur l'accès aux informations des véhicules établi conformément à l'article 13, paragraphe 9, du règlement (CE) n° 692/2008 de la Commission[1] couvre également l'ensemble des véhicules relevant du champ d'application du présent règlement.

   Le forum exerce ses activités conformément à l'annexe X du présent règlement.

2. Le forum sur l'accès aux informations des véhicules examine la question de savoir si l'accès aux informations du système OBD des véhicules et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules affecte les progrès réalisés en matière de réduction des vols de véhicules et formule des recommandations pour améliorer les prescriptions relatives à l'accès à ces informations. En particulier, le forum sur l'accès aux informations des véhicules conseille la Commission sur la mise en place d'une procédure par laquelle des organisations accréditées approuvent et autorisent des opérateurs indépendants à accéder aux informations relatives à la sécurité du véhicule.

   La Commission peut décider de conférer un caractère confidentiel aux discussions et aux conclusions du forum sur l'accès aux informations des véhicules.

---

[1] Règlement (CE) n° 692/2008 de la Commission du 18 juillet 2008 portant application et modification du règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2007 relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules (JO L 199 du 28.7.2008, p. 1).

Chapitre XV
Évaluation, désignation, notification et surveillance des services techniques

Article 67

Autorité compétente en matière de réception par type responsable des services techniques

1. L'autorité compétente en matière de réception désignée par l'État membre conformément à l'article 6, paragraphe 2, (ci-après dénommée, aux fins du présent chapitre, "autorité compétente en matière de réception par type") est responsable de l'évaluation, de la désignation, de la notification et de la surveillance des services techniques, y compris, le cas échéant, de leurs sous-traitants ou filiales. L'autorité compétente en matière de réception par type peut décider que l'évaluation et la surveillance des services techniques et, le cas échéant, de leurs sous-traitants ou filiales sont effectuées par un organisme national d'accréditation.

2. Les autorités compétentes en matière de réception par type font l'objet d'évaluations par les pairs pour toute activité qu'elles effectuent dans le cadre de l'évaluation et de la surveillance des services techniques.

Les évaluations par les pairs couvrent les évaluations concernant une partie ou l'ensemble des opérations réalisées par les services techniques qui ont été effectuées par les autorités compétentes en matière de réception par type conformément à l'article 73, paragraphe 4, y compris les compétences du personnel, la conformité de la méthode d'essai et d'inspection et la régularité des résultats d'essais sur la base d'une série définie d'actes réglementaires énumérés à l'annexe II, partie I.

Les activités liées à l'évaluation et à la surveillance des services techniques qui ne s'occupent que de réceptions nationales individuelles accordées conformément à l'article 45 ou de réceptions par type nationales pour des véhicules produits en petites séries accordées conformément à l'article 42 sont exemptées des évaluations par les pairs.

Toute évaluation de services techniques accrédités effectuée par les autorités compétentes en matière de réception par type est exemptée des évaluations par les pairs.

3. Les autorités compétentes en matière de réception par type ne font pas l'objet d'évaluations par les pairs lorsqu'elles désignent tous leurs services techniques exclusivement sur la base de l'accréditation de ceux-ci.

4. L'autorité compétente en matière de réception par type ne fournit aucun service de conseil sur une base commerciale ou concurrentielle.

5. L'autorité compétente en matière de réception par type dispose d'un personnel suffisant pour effectuer les tâches définies dans le présent règlement.

6. Chaque État membre informe la Commission, le forum et les autres États membres qui le demandent de ses procédures pour l'évaluation, la désignation, la notification et la surveillance des services techniques, ainsi que de toute modification apportée aux procédures.

La Commission peut adopter des actes d'exécution établissant le modèle à utiliser pour la fourniture des informations concernant les procédures des États membres, visées au premier alinéa du présent paragraphe. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 83, paragraphe 2.

7. Les autorités compétentes en matière de réception par type qui font l'objet d'évaluations par les pairs mettent en place des procédures d'audit interne conformément à l'annexe III, appendice 2. Ces audits internes sont réalisés au moins une fois par an. Toutefois, la fréquence des audits internes peut être réduite si l'autorité compétente en matière de réception par type peut apporter la preuve que son système de gestion est mis en œuvre de manière efficace et que sa stabilité est avérée.

8. L'évaluation par les pairs d'une autorité compétente en matière de réception par type est menée au moins une fois tous les cinq ans par une équipe d'évaluation par les pairs, composée de deux autorités compétentes en matière de réception par type d'autres États membres.

La Commission peut décider de participer à l'équipe d'évaluation par les pairs sur la base d'une analyse d'évaluation des risques.

L'évaluation par les pairs est menée sous la responsabilité de l'autorité compétente en matière de réception qui fait l'objet de l'évaluation et comprend une visite des locaux d'un service technique sélectionné à la discrétion de l'équipe d'évaluation par les pairs.

Les autorités compétentes en matière de réception par type qui ne font pas l'objet d'une évaluation par les pairs conformément au paragraphe 3 ne prennent part à aucune des activités liées à l'équipe d'évaluation par les pairs.

9. En tenant dûment compte de la réflexion menée par le forum, la Commission peut adopter des actes d'exécution qui arrêtent un plan en matière d'évaluation par les pairs pour une période d'au moins cinq ans, qui établit des critères concernant la composition de l'équipe d'évaluation par les pairs, la méthodologie utilisée pour mener cette évaluation par les pairs, le programme, la périodicité et les autres tâches y afférentes. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 83, paragraphe 2.

10. Le forum examine les conclusions des évaluations par les pairs. La Commission produit des résumés des conclusions des évaluations par les pairs qu'elle rend publics.

Article 68

Désignation des services techniques

1. Les autorités compétentes en matière de réception par type désignent des services techniques pour qu'ils exercent une ou plusieurs des catégories d'activités suivantes, en fonction de leur domaine de compétence:

   a) catégorie A: essais visés dans le présent règlement et dans les actes réglementaires énumérés à l'annexe II que ces services techniques réalisent dans leurs propres installations;

   b) catégorie B: la supervision des essais, qui comprend la préparation de ces essais, visés dans le présent règlement et dans les actes réglementaires énumérés à l'annexe II, lorsque ces essais sont réalisés dans les installations du constructeur ou dans les installations d'un tiers;

   c) catégorie C: l'évaluation et le contrôle réguliers des procédures du constructeur pour vérifier la conformité de la production;

   d) catégorie D: la supervision ou la réalisation d'essais ou d'inspections pour la surveillance de la conformité de la production.

2. Chaque État membre peut désigner une autorité compétente en matière de réception par type en tant que service technique pour une ou plusieurs des catégories d'activités visées au paragraphe 1.

3. Un service technique est établi en vertu du droit d'un État membre et est doté de la personnalité juridique, sauf dans le cas d'un service technique qui dépend d'une autorité compétente en matière de réception par type et de services techniques internes accrédités du constructeur, tels qu'ils sont visés à l'article 72.

4. Un service technique souscrit une assurance responsabilité civile pour ses activités, à moins que cette responsabilité ne soit assumée par son État membre en vertu de son droit national, ou à moins que l'évaluation de la conformité ne soit effectuée sous la responsabilité directe de l'État membre.

5. Les services techniques d'un pays tiers, autres que ceux désignés conformément à l'article 72, peuvent uniquement être désignés et peuvent uniquement être notifiés à la Commission aux fins de l'article 74 lorsqu'un accord bilatéral entre l'Union et le pays tiers concerné prévoit la possibilité de désigner ces services techniques. Cette disposition n'empêche pas un service technique établi en vertu du droit d'un État membre conformément au paragraphe 3 du présent article d'établir des filiales dans des pays tiers, à condition que ces filiales soient directement gérées et contrôlées par le service technique désigné.

Article 69

Indépendance des services techniques

1. Un service technique, y compris son personnel, est indépendant, mène les activités pour lesquelles il a été désigné avec la plus haute intégrité professionnelle et la compétence technique requise dans le domaine spécifique où il opère et est à l'abri de toute pression et incitation, en particulier d'ordre financier, susceptible d'influencer son jugement ou les résultats de ses travaux d'évaluation, notamment lorsque ces pressions ou incitations émanent de personnes ou groupes de personnes intéressés par les résultats de ces activités.

2. Un service technique est une organisation tierce ou un organisme tiers qui ne participe pas au processus de conception, de fabrication, de fourniture ou d'entretien du véhicule, du système, du composant ou de l'entité technique distincte qu'il évalue ou soumet à des essais ou inspections.

   Une organisation ou un organisme appartenant à une association professionnelle ou à une fédération professionnelle qui représente des entreprises participant à la conception, à la fabrication, à la fourniture ou à l'entretien des véhicules, systèmes, composants ou entités techniques distinctes qu'il évalue ou soumet à des essais ou inspections peut, pour autant que son indépendance et l'absence de tout conflit d'intérêts soient démontrées à l'autorité compétente en matière de réception par type de l'État membre concerné, être considéré comme satisfaisant aux prescriptions du premier alinéa.

3. Un service technique, ses cadres supérieurs et le personnel chargé de mener les activités pour lesquelles ils ont été désignés conformément à l'article 68, paragraphe 1, ne sont pas le concepteur, le constructeur, le fournisseur ou le responsable de l'entretien des véhicules, systèmes, composants ou entités techniques distinctes qu'ils évaluent, ni le mandataire des parties exerçant ces activités. Cela n'exclut pas l'utilisation des véhicules, systèmes, composants ou entités techniques distinctes qui sont nécessaires au fonctionnement du service technique, ou l'utilisation de ces véhicules, systèmes, composants ou entités techniques distinctes à des fins personnelles.

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

5. Le personnel d'un service technique est lié par le secret professionnel pour l'ensemble des informations qu'il obtient dans l'exercice de ses fonctions au titre du présent règlement, sauf à l'égard de l'autorité compétente en matière de réception par type et, le cas échéant, de l'organisme national d'accréditation, ou lorsque cela est requis par le droit de l'Union ou le droit national.

Article 70

Compétence des services techniques

1. Un service technique est capable de mener l'ensemble des activités pour lesquelles il demande à être désigné conformément à l'article 68, paragraphe 1. Il démontre à l'autorité compétente en matière de réception par type ou à l'organisme national d'accréditation effectuant l'évaluation ou la surveillance dudit service technique qu'il satisfait à l'ensemble des conditions suivantes:

   a) son personnel a les compétences appropriées, les connaissances techniques spécifiques, la formation professionnelle nécessaire et une expérience suffisante et appropriée pour mener les activités pour lesquelles il demande à être désigné;

   b) il dispose des descriptions des procédures pertinentes pour mener les activités pour lesquelles il demande à être désigné, qui tiennent dûment compte du degré de complexité de la technologie du véhicule, du système, du composant ou de l'entité technique distincte concerné ainsi que de la nature du processus de production (fabrication en masse ou en série). Le service technique démontre la transparence et la reproductibilité de ces procédures;

   c) il dispose des moyens nécessaires à la bonne exécution des tâches liées à la ou aux catégorie(s) d'activités pour lesquelles il demande à être désigné et d'un accès à l'ensemble des équipements ou installations nécessaires.

2. Un service technique démontre également qu'il a les compétentes appropriées, les connaissances techniques spécifiques et une expérience attestée lui permettant de mener à bien des essais et inspections en vue de l'évaluation de la conformité des véhicules, systèmes, composants et entités techniques distinctes au présent règlement et démontre qu'il respecte les normes énumérées à l'annexe III, appendice 1. Toutefois, les normes énumérées à l'annexe III, appendice 1, ne sont pas applicables à la dernière étape d'une procédure nationale multiétapes visée à l'article 47, paragraphe 1.

3. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 82 pour modifier l'annexe III en en ce qui concerne les prescriptions pour l'évaluation des services techniques.

Article 71

Filiales et sous-traitants des services techniques

1. Les services techniques peuvent sous-traiter, moyennant l'accord de l'autorité compétente en matière de réception par type chargée de la désignation, certaines des catégories d'activités pour lesquelles ils ont été désignés conformément à l'article 68, paragraphe 1, ou les faire réaliser par une filiale.

2. Lorsqu'un service technique sous-traite certaines tâches spécifiques relevant des catégories d'activités pour lesquelles il a été désigné ou a recours à une filiale pour accomplir ces tâches, il s'assure que le sous-traitant ou la filiale satisfait aux prescriptions énoncées aux articles 68, 69 et 70 et en informe l'autorité compétente en matière de réception par type.

3. Les services techniques assument l'entière responsabilité des tâches exécutées par leurs sous-traitants ou filiales, quel que soit leur lieu d'établissement.

4. Les services techniques tiennent à la disposition de l'autorité compétente en matière de réception par type chargée de leur désignation les documents pertinents concernant l'évaluation effectuée par l'autorité compétente en matière de réception par type ou l'accréditation délivrée par l'organisme national d'accréditation pour le sous-traitant ou la filiale et concernant les tâches qu'ils leur ont confiées.

Article 72

Service technique interne du constructeur

1. Un service technique interne d'un constructeur peut être désigné comme service technique pour les activités relevant de la catégorie A visées à l'article 68, paragraphe 1, point a), mais uniquement en ce qui concerne les actes réglementaires énumérés à l'annexe VII. Un service technique interne constitue une entité séparée et distincte de l'entreprise du constructeur et ne participe pas à la conception, à la fabrication, à la fourniture ou à l'entretien des véhicules, systèmes, composants ou entités techniques distinctes qu'il évalue.

2. Un service technique interne visé au paragraphe 1 satisfait aux prescriptions suivantes:

   a) il a été accrédité par un organisme national d'accréditation et il est conforme aux prescriptions figurant à l'annexe III, appendices 1 et 2;

b) le service technique interne, y compris son personnel, constitue une unité identifiable sur le plan organisationnel et dispose, au sein de l'entreprise du constructeur dont il fait partie, de méthodes d'établissement des rapports qui garantissent son impartialité, ce dont il apporte la preuve à l'autorité compétente en matière de réception par type et à l'organisme national d'accréditation;

c) ni le service technique interne ni son personnel ne participent à des activités susceptibles de nuire à leur indépendance ou à leur intégrité dans le cadre des activités pour lesquelles le service technique interne a été désigné;

d) le service technique interne fournit ses services uniquement à l'entreprise du constructeur dont il fait partie.

3. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 82 pour modifier l'annexe VII afin de tenir compte de l'évolution des techniques et de la réglementation, en mettant à jour la liste des actes réglementaires et des restrictions qui y figurent.

Article 73

Évaluation et désignation des services techniques

1. Le service technique candidat présente une demande formelle à l'autorité compétente en matière de réception par type de l'État membre dans lequel il souhaite être désigné conformément à l'annexe III, appendice 2, point 4. La demande précise les catégories d'activités pour lesquelles le service technique demande à être désigné.

2. Avant qu'une autorité compétente en matière de réception par type ne désigne un service technique, celle-ci ou l'organisme national d'accréditation l'évalue conformément à une liste de contrôle pour l'évaluation qui porte au moins sur les prescriptions énoncées à l'annexe III, appendice 2. L'évaluation comprend une évaluation sur place dans les locaux du service technique candidat et, le cas échéant, de toute filiale ou tout sous-traitant installé dans l'Union ou en dehors.

3. Dans les cas où l'évaluation est effectuée par un organisme national d'accréditation, le service technique candidat remet à l'autorité compétente en matière de réception par type une attestation d'accréditation valable et le rapport d'évaluation correspondant prouvant qu'il respecte les prescriptions énoncées à l'annexe III, appendice 2, pour les catégories d'activités pour lesquelles le service technique candidat demande à être désigné.

4. Dans les cas où l'évaluation est effectuée par l'autorité compétente en matière de réception par type, ladite autorité de l'État membre dans lequel le service technique candidat a demandé à être désigné constitue de manière formelle une équipe d'évaluation conjointe composée de représentants des autorités compétentes en matière de réception par type d'au moins deux autres États membres et d'un représentant de la Commission.

Lorsque le service technique demande à être désigné dans un État membre autre que celui où il est établi, un des représentants de l'équipe d'évaluation conjointe est issu de l'autorité compétente en matière de réception par type de l'État membre d'établissement, à moins que ladite autorité ne décide de ne pas participer à l'équipe d'évaluation conjointe.

L'équipe d'évaluation conjointe participe à l'évaluation du service technique candidat, y compris à l'évaluation sur place. L'autorité compétente en matière de réception par type chargée de la désignation dans l'État membre dans lequel le service technique candidat a demandé à être désigné fournit toute l'aide nécessaire à l'équipe d'évaluation conjointe et lui permet d'accéder en temps utile à tous les documents nécessaires pour évaluer le service technique candidat.

5. Dans les cas où l'évaluation effectuée par l'autorité compétente en matière de réception par type qui désigne des services techniques posant leur candidature pour réaliser des essais exclusivement dans le cadre des réceptions nationales individuelles d'un véhicule conformément à l'article 45, ladite autorité de l'État membre dans lequel le service technique candidat a demandé à être désigné est exemptée de l'obligation de constituer une équipe d'évaluation conjointe. Les services techniques qui sont uniquement chargés de vérifier l'installation correcte des composants sur les catégories O_1 et O_2 sont également exemptés de l'évaluation.

6. Si le service technique a demandé à être désigné par une ou plusieurs autorités compétentes en matière de réception par type d'États membres autres que celui dans lequel il est établi conformément à l'article 74, paragraphe 2, l'évaluation est effectuée une seule fois, à condition que l'ensemble du champ de la désignation du service technique soit couvert par ladite évaluation.

7. L'équipe d'évaluation conjointe fait état de ses constatations concernant la non-conformité du service technique candidat avec les prescriptions énoncées aux articles 68 à 72, aux articles 80 et 81, et à l'annexe III, appendice 2, durant la procédure d'évaluation. Ces constatations font l'objet d'une discussion au sein de l'équipe d'évaluation conjointe.

8. L'équipe d'évaluation conjointe produit, après l'évaluation sur place, un rapport exposant dans quelle mesure le service technique candidat satisfait aux prescriptions énoncées aux articles 68 à 72, aux articles 80 et 81 et à l'annexe III, appendice 2.

9. Le rapport visé au paragraphe 8 contient une présentation sommaire de toute non-conformité constatée, de même qu'une recommandation sur la question de savoir si le candidat peut être désigné en tant que service technique.

10. L'autorité compétente en matière de réception par type notifie à la Commission les noms et les compétences de leurs représentants qui doivent participer à chaque équipe d'évaluation conjointe.

11. L'autorité compétente en matière de réception par type de l'État membre dans lequel le service technique candidat a demandé à être désigné envoie le rapport sur les conclusions de l'évaluation conformément aux procédures établies à l'annexe III, appendice 2, à la Commission et, sur demande, aux autorités compétentes en matière de réception par type des autres États membres. Ce rapport comprend des preuves documentaires concernant la compétence du service technique et les dispositifs mis en place par l'autorité compétente en matière de réception par type pour surveiller régulièrement le service technique.

12. Les autorités compétentes en matière de réception par type des autres États membres et la Commission peuvent examiner le rapport d'évaluation et les preuves documentaires, poser des questions ou exprimer des préoccupations et demander un complément de preuves documentaires dans un délai d'un mois à compter de la date de réception du rapport d'évaluation et des preuves documentaires.

13. L'autorité compétente en matière de réception par type de l'État membre dans lequel le service technique candidat a demandé à être désigné répond aux questions, préoccupations et demandes de complément de preuves documentaires dans un délai de quatre semaines à compter de leur réception.

14. Dans un délai de quatre semaines à compter de la réception de la réponse visée au paragraphe 13, les autorités compétentes en matière de réception par type des autres États membres ou la Commission peuvent, séparément ou conjointement, adresser des recommandations à l'autorité compétente en matière de réception par type de l'État membre dans lequel le service technique candidat a demandé à être désigné. Cette autorité compétente en matière de réception par type tient compte des recommandations dans sa décision relative à la désignation du service technique. Lorsque cette autorité compétente en matière de réception par type décide de ne pas suivre les recommandations qui lui sont adressées par les autres États membres ou la Commission, elle motive ce choix dans un délai de deux semaines à compter de sa décision.

15. La validité de la désignation des services techniques est limitée à cinq ans.

16. L'autorité compétente en matière de réception par type qui a l'intention de se faire désigner en tant que service technique conformément à l'article 68, paragraphe 2, apporte la preuve qu'elle respecte le présent règlement au moyen d'une évaluation réalisée par des contrôleurs indépendants. Ces contrôleurs peuvent être issus de la même organisation, pour autant qu'ils soient gérés de manière autonome par rapport au personnel exerçant l'activité qui fait l'objet de l'évaluation, et pour autant qu'ils satisfassent aux prescriptions énoncées à l'annexe III, appendice 2.

Article 74

Notification à la Commission

concernant la désignation des services techniques

1. Les autorités compétentes en matière de réception par type notifient à la Commission le nom, l'adresse, y compris l'adresse de courrier électronique, l'identité des personnes responsables et la catégorie d'activités de chacun des services techniques qu'elles ont désignés. La notification indique clairement le champ couvert par la désignation, les activités et procédures d'évaluation de la conformité, le type de véhicules, de systèmes, de composants et d'entités techniques distinctes et les éléments énumérés à l'annexe II pour lesquels les services techniques ont été désignés, ainsi que les éventuels sous-traitants ou filiales des services techniques, ainsi que les modifications ultérieures de chacun de ces renseignements.

   Une telle notification est effectuée avant que le service technique désigné concerné n'exerce l'une quelconque des activités visées à l'article 68, paragraphe 1.

2. Un service technique peut être désigné par une ou plusieurs autorités compétentes en matière de réception par type d'États membres autres que celui dans lequel il est établi, à condition que l'ensemble du champ de la désignation par l'autorité compétente en matière de réception par type soit couvert par une accréditation délivrée conformément à l'article 73, paragraphe 3, ou par une évaluation réalisée conformément à l'article 73, paragraphe 4.

3. La Commission publie sur son site internet une liste reprenant les coordonnées des services techniques désignés, de leurs sous-traitants et de leurs filiales, qui lui ont été notifiés conformément au présent article, et tient cette liste à jour.

Article 75

Modifications et renouvellement des désignations des services techniques

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

   L'autorité compétente en matière de réception par type notifie immédiatement à la Commission et aux autorités compétentes en matière de réception par type des autres États membres toute restriction, toute suspension ou tout retrait d'une désignation.

   La Commission met à jour en conséquence la liste visée à l'article 74, paragraphe 3.

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 par type tient les dossiers de ce service technique à la disposition des autorités compétentes en matière de réception ou des autorités chargées de la surveillance du marché ou transfère ces dossiers à un autre service technique choisi par le constructeur en accord avec ledit service technique.

3. L'autorité compétente en matière de réception par type évalue dans un délai de trois mois suivant la notification visée au paragraphe 1, deuxième alinéa, si la non-conformité du service technique a une incidence sur les fiches de réception UE par type délivrées sur la base des rapports d'inspections et d'essais établis par le service technique dont la désignation fait l'objet d'une modification et en informe les autres autorités compétentes en matière de réception par type et la Commission.

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

4. Lorsque la désignation de services techniques a été restreinte, suspendue ou retirée, les fiches de réception UE par type qui ont été délivrées sur la base de rapports d'inspections et d'essais établis par lesdits services techniques restent valables, à moins que ces réceptions par type ne perdent leur validité conformément à l'article 35, paragraphe 2, point f).

5. Les extensions du champ de la désignation du service technique conduisant à la désignation d'une catégorie supplémentaire d'activités visée à l'article 68, paragraphe 1, sont évaluées conformément à la procédure décrite à l'article 73.

Les extensions du champ de la désignation du service technique, uniquement pour les actes réglementaires énumérés à l'annexe II, peuvent être prévues conformément aux procédures décrites à l'annexe III, appendice 2, et sous réserve de la notification visée à l'article 74.

6. La désignation d'un service technique ne peut être renouvelée qu'après que l'autorité compétente en matière de réception par type a vérifié que le service technique continue de satisfaire aux prescriptions du présent règlement. Cette évaluation est effectuée conformément à la procédure prévue à l'article 73.

Article 76

Surveillance des services techniques

1. L'autorité compétente en matière de réception par type chargée de la désignation surveille en permanence les services techniques pour s'assurer qu'ils satisfont aux prescriptions énoncées aux articles 68 à 72, aux articles 80 et 81 et à l'annexe III, appendice 2.

Le premier alinéa du présent paragraphe ne s'applique à aucune des activités des services techniques qui sont surveillés par des organismes d'accréditation conformément à l'article 67, paragraphe 1, aux fins de s'assurer qu'ils satisfont aux prescriptions énoncées aux articles 68 à 72, aux articles 80 et 81 et à l'annexe III, appendice 2.

Les services techniques fournissent, sur demande, toutes les informations et tous les documents nécessaires pour permettre à l'autorité compétente en matière de réception par type chargée de la désignation ou à l'organisme national d'accréditation de vérifier la conformité avec ces prescriptions.

Les services techniques informent sans tarder l'autorité compétente en matière de réception par type chargée de la désignation ou l'organisme national d'accréditation de toute modification, en particulier en ce qui concerne leur personnel, leurs installations, leurs filiales ou leurs sous-traitants, qui puisse remettre en cause la conformité avec les prescriptions énoncées aux articles 68 à 72, aux articles 80 et 81 et à l'annexe III, appendice 2, ou leur aptitude à exécuter les tâches d'évaluation de la conformité relatives aux véhicules, systèmes, composants et entités techniques distinctes pour lesquelles ils ont été désignés.

2. Les services techniques répondent sans tarder aux demandes d'une autorité compétente en matière de réception par type ou de la Commission concernant les évaluations de la conformité qu'ils ont effectuées.

3. L'autorité compétente en matière de réception par type chargée de la désignation veille à ce que le service technique s'acquitte de son obligation prévue au paragraphe 2 du présent article, à moins qu'il n'existe une raison légitime de ne pas le faire.

Lorsque ladite autorité compétente en matière de réception par type constate l'existence d'une raison légitime, elle en informe la Commission.

La Commission consulte sans tarder les États membres. Sur la base de cette consultation, la Commission adopte des actes d'exécution afin de décider si la raison légitime est considérée comme justifiée ou non. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 83, paragraphe 2.

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

4. Au moins tous les trente mois, l'autorité compétente en matière de réception par type chargée de la désignation évalue si chaque service technique sous sa responsabilité continue de satisfaire aux prescriptions énoncées aux articles 68 à 72, aux articles 80 et 81 et à l'annexe III, appendice 2. Cette évaluation comprend une évaluation sur place auprès de chacun des services techniques placés sous sa responsabilité.

Dans un délai de deux mois à compter de la clôture de cette évaluation du service technique, chaque État membre fait rapport à la Commission et aux autres États membres sur ses activités de surveillance. Ces rapports contiennent un résumé de l'évaluation, lequel est rendu public.

Article 77

Contestation de la compétence des services techniques

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

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

2. Dans le cadre de l'enquête visée au paragraphe 1, la Commission consulte l'autorité compétente en matière de réception par type chargée de la désignation. Ladite autorité compétente en matière de réception par type communique à la Commission, sur demande, toutes les informations pertinentes relatives aux performances et au respect des prescriptions relatives à l'indépendance et à la compétence du service technique concerné.

3. La Commission veille à ce que toutes les informations sensibles obtenues au cours de ses enquêtes soient traitées de manière confidentielle.

4. Lorsque la Commission établit qu'un service technique ne satisfait pas ou ne satisfait plus aux prescriptions relatives à sa désignation, ou qu'il est responsable de l'une des situations visées au paragraphe 1, elle en informe l'État membre de l'autorité compétente en matière de réception par type chargée de la désignation.

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

Lorsqu'un État membre ne prend pas les mesures restrictives nécessaires, la Commission peut adopter des actes d'exécution afin de restreindre, suspendre ou retirer la désignation du service technique concerné. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 83, paragraphe 2. La Commission informe l'État membre concerné de ces actes d'exécution et met à jour en conséquence les informations publiées visées à l'article 74, paragraphe 3.

Article 78

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

1. Les autorités compétentes en matière de réception par type se consultent et consultent la Commission sur les questions qui présentent un intérêt général pour la mise en œuvre des prescriptions énoncées dans le présent règlement en ce qui concerne l'évaluation, la désignation et la surveillance des services techniques.

2. Les autorités compétentes en matière de réception par type se communiquent mutuellement et communiquent à la Commission le modèle de liste de contrôle pour l'évaluation utilisée conformément à l'article 73, paragraphe 2, au plus tard le … [deux ans après la date d'entrée en vigueur du présent règlement] et, par la suite, les adaptations apportées à cette liste de contrôle jusqu'à ce que la Commission ait adopté une liste de contrôle harmonisée pour l'évaluation. La Commission est habilitée à adopter des actes d'exécution en vue d'établir le modèle de la liste de contrôle harmonisée pour l'évaluation. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 83, paragraphe 2.

3. Lorsque les rapports d'évaluation visés à l'article 73, paragraphe 8, font ressortir des divergences dans la pratique générale des autorités compétentes en matière de réception par type, les États membres ou la Commission peuvent demander un échange d'informations.

   L'échange d'informations est coordonné par le forum.

Article 79

Coopération avec les organismes nationaux d'accréditation

1. Lorsque la désignation d'un service technique se fonde sur une accréditation au sens du règlement (CE) n° 765/2008, l'organisme national d'accréditation et l'autorité compétente en matière de réception par type coopèrent pleinement à tout moment et échangent des informations pertinentes en conformité avec le règlement (CE) n° 765/2008, y compris des rapports d'incidents et autres informations relatives aux questions relevant de la compétence du service technique lorsque ces informations sont pertinentes pour l'évaluation de la performance du service technique.

2. Les États membres veillent à ce que l'autorité compétente en matière de réception par type de l'État membre dans lequel le service technique est établi tient l'organisme national d'accréditation chargé de l'accréditation d'un service technique donné informé de toutes constatations pertinentes pour l'accréditation. L'organisme national d'accréditation informe l'autorité compétente en matière de réception par type de l'État membre dans lequel le service technique est établi de ses constatations.

Article 80

Obligations opérationnelles des services techniques

1. Les services techniques mènent les activités pour lesquelles ils ont été désignés conformément à l'article 68, paragraphe 1.

2. À tout moment, les services techniques:

   a) permettent à leur autorité compétente en matière de réception par type chargée de la désignation d'assister au travail du service technique lors des essais en vue de la réception par type; et

   b) communiquent à leur autorité compétente en matière de réception par type chargée de la désignation, sur demande, des informations sur les catégories d'activités pour lesquelles ils ont été désignés.

3. Lorsqu'un service technique constate qu'un constructeur ne satisfait pas aux prescriptions énoncées dans le présent règlement, il informe l'autorité compétente de cette non-conformité en matière de réception par type afin que celle-ci demande au constructeur de prendre des mesures correctives appropriées. L'autorité compétente en matière de réception par type refuse de délivrer une fiche de réception par type lorsque les mesures correctives appropriées n'ont pas été prises.

Article 81

Obligations d'information incombant aux services techniques

1. Les services techniques informent l'autorité compétente en matière de réception par type chargée de la désignation des faits suivants:

   a) tout cas de non-conformité constaté susceptible de donner lieu au refus, à une restriction, à la suspension ou au retrait de la fiche de réception par type;

   b) toute circonstance influant sur le champ et les conditions de leur désignation;

   c) toute demande d'information reçue des autorités chargées de la surveillance du marché concernant leurs activités.

2. Sur demande de l’autorité compétente en matière de réception par type 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 qu'ils ont menée, y compris des activités transfrontalières et de sous-traitance.

Chapitre XVI

Pouvoirs délégués et compétences d'exécution

Article 82

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 4, paragraphe 2, à l'article 5, paragraphe 3, à l'article 26, paragraphe 3, à l'article 30, paragraphe 8, à l'article 31, paragraphe 8, à l'article 41, paragraphe 5, à l'article 44, paragraphe 7, à l'article 55, paragraphes 3 et 4, à l'article 57, paragraphe 2, à l'article 61, paragraphe 11, à l'article 70, paragraphe 3, à l'article 72, paragraphe 3, et à l'article 85, paragraphe 2, est conféré à la Commission pour une période de cinq ans à compter du … [la date d'entrée en vigueur du présent règlement]. La Commission élabore un rapport relatif à la délégation de pouvoir au plus tard neuf mois avant la fin de la période de cinq ans. La délégation de pouvoir est tacitement prorogée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil s'oppose à cette prorogation trois mois au plus tard avant la fin de chaque période.

3. La délégation de pouvoir visée à l'article 4, paragraphe 2, à l'article 5, paragraphe 3, à l'article 26, paragraphe 3, à l'article 30, paragraphe 8, à l'article 31, paragraphe 8, à l'article 41, paragraphe 5, à l'article 44, paragraphe 7, à l'article 55, paragraphes 3 et 4, à l'article 57, paragraphe 2, à l'article 61, paragraphe 11, à l'article 70, paragraphe 3, à l'article 72, paragraphe 3, et à l'article 85, paragraphe 2, peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au *Journal officiel de l'Union européenne* ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.

4. Avant l'adoption d'un acte délégué, la Commission consulte les experts désignés par chaque État membre, conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 "Mieux légiférer".

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

6. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 4, paragraphe 2, de l'article 5, paragraphe 3, de l'article 26, paragraphe 3, de l'article 30, paragraphe 8, de l'article 31, paragraphe 8, de l'article 41, paragraphe 5, de l'article 44, paragraphe 7, de l'article 55, paragraphes 3 et 4, de l'article 57, paragraphe 2, de l'article 61, paragraphe 11, de l'article 70, paragraphe 3, de l'article 72, paragraphe 3, et de l'article 85, paragraphe 2, n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai peut être prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

Article 83

Comité

1. La Commission est assistée par le comité technique pour les véhicules à moteur (CTVM). Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011.

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

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

Chapitre XVII
Dispositions finales

Article 84

Sanctions

1. Les États membres déterminent le régime des sanctions applicables aux violations des dispositions du présent règlement par les opérateurs économiques et les services techniques et prennent toutes les mesures nécessaires pour assurer la mise en œuvre de ces sanctions. Ces sanctions doivent être effectives, proportionnées et dissuasives. En particulier, ces sanctions doivent être proportionnées à la gravité de la non-conformité et au nombre de véhicules, de systèmes, de composants ou d'entités techniques distinctes non conformes mis à disposition sur le marché de l'État membre concerné. Les États membres informent la Commission au plus tard le 1er septembre 2020 du régime ainsi déterminé et des mesures ainsi prises, de même que, sans tarder, de toute modification apportée ultérieurement à ce régime ou à ces mesures.

2. Les types d'infractions commises par les opérateurs économiques et les services techniques qui donnent lieu à des sanctions sont au moins les suivants:

a) les fausses déclarations au cours des procédures de réception ou de l'application de mesures correctives ou restrictives conformément au chapitre XI;

b) la falsification de résultats d'essais en vue de la réception par type ou de la surveillance du marché;

c) la dissimulation de données ou de spécifications techniques qui pourraient entraîner le rappel de véhicules, de systèmes, de composants ou d'entités techniques distinctes, ou le refus ou le retrait de la fiche de réception UE par type;

d) la non-conformité des services techniques au regard des prescriptions liées à leur désignation.

3. Outre les types d'infractions mentionnés au paragraphe 2, les types d'infractions commises par les opérateurs économiques qui donnent également lieu à des sanctions sont au moins les suivants:

a) le refus de donner accès à des informations;

b) la mise à disposition sur le marché de véhicules, de systèmes, de composants ou d'entités techniques distinctes soumis à réception sans ladite réception, ou la falsification de documents, de certificats de conformité, de plaques réglementaires ou de marques de réception dans cette intention.

4. Les États membres font rapport chaque année à la Commission sur les sanctions qu'ils ont imposées l'année précédente. Si aucune sanction n'a été imposée au cours d'une année donnée, les États membres ne sont pas tenus de faire rapport à la Commission.

5. Chaque année, la Commission élabore un rapport de synthèse sur les sanctions que les États membres ont imposées. Ce rapport peut contenir des recommandations à l'intention des États membres et est soumis au forum.

Article 85

Amendes administratives à l'appui de mesures correctives et restrictives au niveau de l'Union

1. Lorsque la Commission prend des décisions conformément à l'article 53, elle peut infliger des amendes administratives à l'opérateur économique concerné pour non-conformité du véhicule, du système, du composant ou de l'entité technique distincte aux prescriptions énoncées dans le présent règlement. Les amendes administratives prévues sont effectives, proportionnées et dissuasives. En particulier, les amendes sont proportionnées au nombre de véhicules non conformes immatriculés sur le marché de l'Union ou au nombre de systèmes, de composants ou d'entités techniques distinctes non conformes mis à disposition sur le marché de l'Union.

Les amendes administratives infligées par la Commission ne s'additionnent pas aux sanctions imposées par les États membres conformément à l'article 84 pour la même infraction. Les amendes administratives infligées par la Commission ne dépassent pas 30 000 EUR par véhicule, système, composant ou entité technique distincte non conforme.

La Commission ne peut pas entamer, relancer ou poursuivre une procédure au titre du présent article contre des opérateurs économiques pour des violations du présent règlement pour lesquelles ceux-ci ont été sanctionnés ou déclarés non responsables conformément à l'article 84, dans le cadre d'une décision rendue antérieurement et ne pouvant plus faire l'objet d'aucun recours.

2. La Commission adopte, sur la base des principes énoncés au paragraphe 3 du présent article, des actes délégués conformément à l'article 82, complétant le présent règlement en établissant la procédure relative aux amendes administratives visées au paragraphe 1 du présent article ainsi que les méthodes de calcul et de perception de celles-ci.

3. Les actes délégués visés au paragraphe 2 respectent les principes suivants:

a) la procédure suivie par la Commission est conforme au droit à une bonne administration, et notamment au droit d'être entendu et au droit d'accès au dossier, dans le respect des intérêts légitimes de la confidentialité et des secrets commerciaux;

b) dans le calcul de l'amende administrative appropriée, la Commission s'inspire des principes d'effectivité, de proportionnalité et de dissuasion, en tenant compte, le cas échéant, de la gravité de l'infraction et de ses conséquences, de la bonne foi de l'opérateur économique, du degré de diligence et de coopération de celui-ci, de la répétition, de la fréquence ou de la durée de l'infraction, ainsi que des sanctions précédemment infligées au même opérateur économique;

c) les amendes administratives sont perçues sans retard indu en fixant des délais de paiement et, le cas échéant, en offrant la possibilité de fractionner les paiements en plusieurs tranches et sur plusieurs phases.

4. Les montants des amendes administratives sont considérés comme des recettes pour le budget général de l'Union.

Article 86

Modifications du règlement (CE) n° 715/2007

1. Le règlement (CE) n° 715/2007 est modifié comme suit:

1) Le titre est remplacé par le texte suivant:

"Règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2007 relatif à la réception par type des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6)".

2) À l'article 1er, le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

"2. En outre, le présent règlement établit des règles pour la conformité en service, la durabilité des dispositifs de maîtrise de la pollution, les systèmes de diagnostic embarqués (OBD) des véhicules et la mesure de la consommation de carburant.".

3) À l'article 3, les points 14) et 15) sont supprimés.

4) Le chapitre III est supprimé.

5) À l'article 13, paragraphe 2, le point e) est supprimé.

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

Article 87

Modifications du règlement (CE) n° 595/2009

1. Le règlement (CE) n° 595/2009 est modifié comme suit:

1) Le titre est remplacé par le texte suivant:

"Règlement (CE) n° 595/2009 du Parlement européen et du Conseil du 18 juin 2009 relatif à la réception par type des véhicules à moteur et des moteurs au regard des émissions des véhicules utilitaires lourds (Euro VI), et modifiant le règlement (CE) n° 715/2007 et la directive 2007/46/CE, et abrogeant les directives 80/1269/CEE, 2005/55/CE et 2005/78/CE".

2) À l'article 1er, le second alinéa est remplacé par le texte suivant:

"En outre, le présent règlement établit des règles pour la conformité en service des véhicules et des moteurs, la durabilité des dispositifs de maîtrise de la pollution, les systèmes de diagnostic embarqués (OBD) des véhicules et la mesure de la consommation de carburant et des émissions de CO_2.".

3) À l'article 3, les points 11) et 13) sont supprimés.

4) L'article 6 est supprimé.

5) À l'article 11, paragraphe 2, le point e) est supprimé.

2. Les références aux dispositions supprimées du règlement (CE) n° 595/2009 s'entendent comme faites au présent règlement et sont à lire selon le tableau de correspondance figurant à l'annexe XI, section 2, du présent règlement.

Article 88

Abrogation de la directive 2007/46/CE

La directive 2007/46/CE est abrogée avec effet au 1er septembre 2020.

Les références faites à la directive 2007/46/CE s'entendent comme faites au présent règlement et sont à lire selon le tableau de correspondance figurant à l'annexe XI, point 3, du présent règlement.

Article 89

Dispositions transitoires

1. Le présent règlement n'invalide aucune réception par type d'un véhicule entier ou réception UE par type accordée à des véhicules ou à des systèmes, composants ou entités techniques distinctes le 31 août 2020 au plus tard.

2. Les autorités compétentes en matière de réception accordent des extensions et des révisions de réceptions par type d'un véhicule entier et de réceptions UE par type aux véhicules, systèmes, composants ou entités techniques distinctes visés au paragraphe 1 du présent article conformément aux articles 33 et 34.

3. Les services techniques déjà désignés avant le … [la date d'entrée en vigueur du présent règlement] sont soumis à l'évaluation visée à l'article 73.

La désignation des services techniques déjà désignés avant le … [la date d'entrée en vigueur du présent règlement] est renouvelée au plus tard le … [quatre ans à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement], pour autant que ces services techniques satisfassent aux prescriptions énoncées dans le présent règlement.

La validité de la désignation des services techniques effectuée avant le … [la date d'entrée en vigueur du présent règlement] prend fin au plus tard le … [quatre ans après la date d'entrée en vigueur du présent règlement].

Article 90

Rapport

1. Au plus tard le 1er septembre 2025, les États membres informent la Commission de l'application des procédures de réception par type établies dans le présent règlement.

2. Au plus tard le 1er septembre 2026, sur la base des informations communiquées en vertu du paragraphe 1 du présent article, la Commission présente un rapport d'évaluation au Parlement européen et au Conseil sur l'application du présent règlement, y compris sur le fonctionnement de la vérification de la conformité au titre de l'article 9.

Article 91

Entrée en vigueur et application

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

Il est applicable à partir du 1er septembre 2020.

Toutefois, à partir du … [24 mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement], les autorités nationales ne refusent pas, si un constructeur en fait la demande, d'accorder une réception UE par type ou une réception nationale par type à un nouveau type de véhicule, ou n'interdisent pas l'immatriculation, la mise sur le marché ou la mise en service d'un nouveau véhicule, lorsque le véhicule concerné est conforme au présent règlement.

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

Fait à Strasbourg, le

Par le Parlement européen	*Par le Conseil*
Le président	*Le président*

Liste des annexes

Annexe I	Définitions générales, critères pour la classification des véhicules, types de véhicules et types de carrosseries
Appendice 1:	Procédure à suivre pour vérifier si un véhicule peut être classé dans la catégorie des véhicules hors route
Appendice 2:	Chiffres utilisés pour compléter les codes à utiliser pour divers types de carrosseries
Annexe II	Prescriptions applicables aux fins de la réception UE par type de véhicules, de systèmes, de composants ou d'entités techniques distinctes
Partie I	Actes réglementaires applicables aux fins de la réception UE par type de véhicules produits en séries illimitées
Appendice 1:	Actes réglementaires applicables aux fins de la réception UE par type pour véhicules produits en petites séries en application de l'article 41
Appendice 2:	Prescriptions applicables aux fins de la réception UE individuelle de véhicules en application de l'article 44
Partie II	Liste des règlements de l'ONU reconnus comme une alternative aux directives ou règlements visés dans la partie I
Partie III	Liste des actes réglementaires énonçant les prescriptions applicables aux fins de la réception UE par type de véhicules à usage spécial
Appendice 1:	Autocaravanes, ambulances et corbillards
Appendice 2:	Véhicules blindés
Appendice 3:	Véhicules accessibles en fauteuil roulant
Appendice 4:	Autres véhicules à usage spécial (y compris groupe spécial, véhicules porte-équipements et caravanes remorquées)

Appendice 5:	Grues mobiles
Appendice 6:	Véhicules de transport de charges exceptionnelles
Annexe III	Procédures à suivre pour la réception UE par type
Appendice 1:	Normes auxquelles les services techniques visés à l'article 68 doivent se conformer
Appendice 2:	Procédure d'évaluation des services techniques
Annexe IV	Procédures de contrôle de la conformité de la production
Annexe V	Limites applicables aux petites séries et aux fins de série
Annexe VI	Liste des pièces ou équipements susceptibles de présenter un risque grave pour le bon fonctionnement de systèmes essentiels à la sécurité du véhicule ou à sa performance environnementale, ainsi que des prescriptions fonctionnelles applicables à ces pièces et équipements, des procédures d'essai appropriées et des dispositions en matière de marquage et de conditionnement
Annexe VII	Actes réglementaires pour lesquels un constructeur peut être désigné en tant que service technique
Appendice:	Désignation d'un service technique interne d'un constructeur en tant que service technique et sous-traitance

Annexe VIII	Conditions d'utilisation de méthodes d'essai virtuel par un constructeur ou un service technique
Appendice 1:	Conditions générales pour l'utilisation de méthodes d'essai virtuel
Appendice 2:	Conditions spécifiques pour l'utilisation de méthodes d'essai virtuel
Appendice 3:	Processus de validation
Annexe IX	Procédures à suivre au cours de la réception par type multiétapes
Appendice:	Modèle de la plaque supplémentaire du constructeur
Annexe X	Accès aux informations du système OBD des véhicules et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules
Appendice 1:	Certificat du constructeur concernant l'accès aux informations du système OBD des véhicules et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules
Appendice 2:	Informations du système OBD des véhicules
Annexe XI	Tableau de correspondance

ANNEXE I

DÉFINITIONS GÉNÉRALES, CRITÈRES POUR LA CLASSIFICATION DES VÉHICULES, TYPES DE VÉHICULES ET TYPES DE CARROSSERIES

PARTIE INTRODUCTIVE

Définitions et dispositions générales

1. Définitions

1.1. Par "place assise", on entend tout emplacement pouvant accueillir une personne assise dont la taille est au moins celle:

a) d'un mannequin d'homme adulte du 50e centile dans le cas du conducteur;

b) d'un mannequin de femme adulte du 5e centile dans tous les autres cas.

1.2. Par "siège", on entend une structure complète pourvue de garnissage, intégrée ou non à la structure de la carrosserie du véhicule, prévue pour accueillir une personne assise.

Ce terme désigne aussi bien un siège individuel qu'une banquette, ainsi que les sièges pliables et les sièges amovibles.

1.3. Par "marchandises", on entend essentiellement tout bien transportable.

Le terme englobe les produits en gros, les biens manufacturés, les liquides, les animaux vivants, les récoltes et les charges indivisibles.

1.4. Par "masse maximale", on entend la "masse en charge maximale techniquement admissible".

2. Dispositions générales

2.1. Nombre de places assises

2.1.1. Les prescriptions relatives au nombre de places assises s'appliquent aux sièges conçus pour être utilisés lorsque le véhicule circule sur la route.

2.1.2. Elles ne s'appliquent pas aux sièges qui sont conçus pour être utilisés lorsque le véhicule est à l'arrêt et qui sont clairement signalés aux utilisateurs au moyen d'un pictogramme ou d'un signe avec un texte approprié.

2.1.3. Les prescriptions ci-après s'appliquent au comptage du nombre de places assises:

a) chaque siège individuel est compté comme une place assise;

b) dans le cas d'une banquette, tout espace d'une largeur minimale de 400 mm, mesurée au niveau de l'assise, est compté comme place assise.

Cette condition n'empêche pas le constructeur d'avoir recours aux dispositions générales visées au point 1.1;

c) un espace tel que celui visé au point b) ne sera toutefois pas compté comme une place assise lorsque:

i) la banquette comprend des éléments qui empêchent une assise naturelle du mannequin – par exemple: la présence d'une console fixe, d'une surface non rembourrée ou d'un garnissage intérieur interrompant la surface nominale du siège;

ii) la forme du plancher situé immédiatement devant une place assise présumée (par exemple, la présence d'un tunnel) empêche les pieds du mannequin de se positionner naturellement.

2.1.4. En ce qui concerne les véhicules couverts par les règlements n°s 66 et 107 de l'ONU, la dimension visée au point 2.1.3 b) est alignée sur l'espace minimal requis pour une personne en fonction des diverses classes de véhicules.

2.1.5. Lorsque le véhicule est muni d'ancrages pour un siège amovible, ce dernier est pris en compte pour déterminer le nombre de places assises.

2.1.6. Une surface destinée à accueillir un fauteuil roulant occupé est considérée comme une place assise.

2.1.6.1. La présente disposition est sans préjudice des prescriptions des paragraphes 3.6.1 et 3.7 de l'annexe 8 du règlement n° 107 de l'ONU.

2.2. Masse maximale

2.2.1. Dans le cas d'une unité de traction pour semi-remorques, la masse maximale à considérer pour classer le véhicule comprend la masse maximale de la semi-remorque supportée par la sellette d'attelage.

2.2.2. Dans le cas d'un véhicule à moteur capable de tracter une remorque à essieu central ou une remorque à timon rigide, la masse maximale à considérer pour classer le véhicule à moteur comprend la masse maximale transférée au véhicule tracteur par l'attelage.

2.2.3. Dans le cas d'une semi-remorque, d'une remorque à essieu central ou d'une remorque à timon rigide, la masse maximale à considérer pour classer le véhicule correspond à la masse maximale transmise au sol par les roues d'un essieu ou d'un groupe d'essieux attelés au véhicule tracteur.

2.2.4. Dans le cas d'un dolly, la masse maximale à considérer pour classer le véhicule comprend la masse maximale de la semi-remorque supportée par la sellette d'attelage.

2.3. Équipement spécial

2.3.1. Les véhicules essentiellement équipés de dispositifs fixes tels que des machines ou des appareils sont considérés comme appartenant à la catégorie N ou O.

2.4. Unités

2.4.1. Sauf indication contraire, toute unité de mesure, et le symbole associé, doit être conforme à la directive 80/181/CEE du Conseil[1].

3. Classification dans les catégories de véhicules

3.1. Le constructeur est responsable de la classification d'un type de véhicule dans une catégorie spécifique.

À cette fin, le respect de tous les critères pertinents décrits dans la présente annexe est requis.

3.2. L'autorité compétente en matière de réception peut demander au constructeur des informations supplémentaires appropriées dans le but de démontrer qu'un type de véhicule doit être classé, dans la catégorie des véhicules à usage spécial, dans le groupe spécial ("code SG").

[1] Directive 80/181/CEE du Conseil du 20 décembre 1979 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux unités de mesure et abrogeant la directive 71/354/CEE (JO L 39 du 15.2.1980, p. 40).

PARTIE A

Critères pour la classification des véhicules

1. Catégories de véhicules

Aux fins de la réception UE par type et de la réception nationale par type, ainsi que de la réception UE individuelle de véhicules et de la réception nationale individuelle de véhicules, les véhicules sont classés en catégories conformément à la classification visée à l'article 4.

La réception ne peut être accordée que pour les catégories visées à l'article 4, paragraphe 1.

2. Sous-catégories de véhicules

2.1. Véhicules hors route

Par "véhicule hors route", on entend un véhicule qui appartient soit à la catégorie M soit à la catégorie N, et qui présente des caractéristiques techniques spécifiques permettant son utilisation en dehors des routes normales.

Pour ces catégories de véhicules, la lettre "G" est ajoutée comme suffixe à la lettre et au numéro d'identification de la catégorie de véhicules.

Les critères pour la classification dans la sous-catégorie des véhicules comme "véhicule hors route" sont définis au point 4 de la présente partie.

2.2. Véhicules à usage spécial

2.2.1. Pour les véhicules incomplets qui sont destinés à entrer dans la catégorie des véhicules à usage spécial, la lettre "S" est ajoutée comme suffixe à la lettre et au numéro d'identification de cette catégorie de véhicule.

Les divers types de véhicules à usage spécial sont définis et énumérés au point 5.

2.3. Véhicules hors route à usage spécial

2.3.1. Par "véhicule hors route à usage spécial", on entend un véhicule qui appartient soit à la catégorie M, soit à la catégorie N, et qui présente les caractéristiques techniques spécifiques visées aux points 2.1 et 2.2.

Pour ces catégories de véhicules, la lettre "G" est ajoutée comme suffixe à la lettre et au numéro d'identification de la catégorie de véhicules.

En outre, pour les véhicules incomplets qui sont destinés à entrer dans la sous-catégorie des véhicules à usage spécial, la lettre "S" est ajoutée comme second suffixe.

3. Critères pour la classification des véhicules dans la catégorie N

3.1. La classification d'un type de véhicule dans la catégorie N se fonde sur les caractéristiques techniques du véhicule visées aux points 3.2 à 3.6.

3.2. Par principe, le ou les compartiments où se trouvent toutes les places assises sont complètement séparés de la zone de chargement.

3.3. Par dérogation aux prescriptions du point 3.2, des personnes et des marchandises peuvent être transportées dans le même compartiment, à condition que la zone de chargement soit équipée de dispositifs de fixation conçus pour protéger les passagers contre le déplacement de la cargaison pendant la conduite, notamment en cas de freinage et de virage brusque.

3.4. Les dispositifs de fixation – dispositifs d'arrimage – destinés à immobiliser la cargaison comme prévu au point 3.3, ainsi que les systèmes de cloisonnement, destinés aux véhicules n'excédant pas 7,5 tonnes, sont conçus conformément aux dispositions des sections 3 et 4 de la norme internationale ISO 27956: 2009 "Véhicules routiers - Arrimage des charges à bord des camionnettes de livraison - Exigences et méthodes d'essai".

3.4.1. Les prescriptions visées au point 3.4 peuvent être vérifiées par une déclaration de conformité fournie par le constructeur.

3.4.2. À titre d'alternative aux prescriptions du point 3.4, le constructeur peut démontrer, à la satisfaction de l'autorité compétente en matière de réception, que le niveau de protection des dispositifs de fixation montés est équivalent à celui prévu dans la norme visée.

3.5. Le nombre de places assises, à l'exclusion du siège du conducteur, n'est pas supérieur à:

a) 6 dans le cas des véhicules de catégorie N_1;

b) 8 dans le cas des véhicules de catégorie N_2 ou N_3.

3.6. Les véhicules possèdent une capacité de transport de marchandises égale ou supérieure à la capacité de transport de personnes exprimée en kg.

3.6.1. À cette fin, les équations ci-après sont satisfaites dans toutes les configurations, notamment lorsque toutes les places assises sont occupées:

a) lorsque $N = 0$:

$P - M \geq 100$ kg;

b) lorsque $0 < N \leq 2$:

$P - (M + N \times 68) \geq 150$ kg;

c) lorsque $N > 2$:

$P - (M + N \times 68) \geq N \times 68$;

où les lettres ont la signification suivante:

"P" est la masse en charge maximale techniquement admissible;

"M" est la masse en ordre de marche;

"N" est le nombre de places assises, à l'exclusion du siège du conducteur.

3.6.2. La masse de l'équipement monté sur le véhicule en vue de contenir des marchandises (par exemple, citerne, carrosserie, etc.), de manipuler des marchandises (par exemple, grue, élévateur, etc.) et d'arrimer des marchandises (par exemple, dispositifs de fixation des charges) est comprise dans M.

3.6.3. La masse de l'équipement qui n'est pas destiné à l'usage visé au point 3.6.2 (par exemple, un compresseur, un treuil, un générateur électrique, un équipement de radiodiffusion, etc.) n'est pas comprise dans M aux fins de l'application des formules visées au point 3.6.1.

3.7. Le respect des prescriptions visées aux points 3.2 à 3.6 est requis pour toutes les variantes et versions d'un type de véhicule.

3.8. Critères pour la classification des véhicules dans la catégorie N_1.

3.8.1. Un véhicule est classé dans la catégorie N_1 lorsque tous les critères requis sont remplis.

Lorsqu'au moins un des critères n'est pas rempli, le véhicule est classé dans la catégorie M_1.

3.8.2. Outre les critères généraux visés aux points 3.2 à 3.6, le respect des critères définis dans le présent point est requis pour la classification des véhicules dans lesquels le compartiment où se trouve le conducteur et le chargement sont compris dans une seule et même unité (à savoir la carrosserie "BB").

3.8.2.1. Le fait qu'une paroi ou un cloisonnement, complet ou partiel, soit dressé entre une rangée de sièges et la zone de cargaison n'exempte pas de l'obligation de respecter les critères requis.

3.8.2.2. Les critères sont les suivants:

a) le chargement des marchandises peut s'effectuer par une porte arrière, un hayon ou une porte latérale conçue et construite à cet effet;

b) dans le cas d'une porte arrière ou d'un hayon, l'ouverture de chargement doit satisfaire aux prescriptions suivantes:

i) dans le cas d'un véhicule équipé d'une seule rangée de sièges ou du siège conducteur uniquement, la hauteur minimale de l'ouverture de chargement est d'au moins 600 mm;

ii) dans le cas d'un véhicule équipé d'au moins deux rangées de sièges, la hauteur minimale de l'ouverture de chargement est d'au moins 800 mm et l'ouverture présente une surface d'au moins 12 800 cm^2;

c) la zone de cargaison doit satisfaire aux prescriptions suivantes:

par "zone de cargaison", on entend la partie du véhicule située derrière la ou les rangées de sièges ou derrière le siège conducteur lorsque le véhicule n'est équipé que d'un siège conducteur;

i) la surface de chargement de la zone de cargaison est généralement plate;

ii) lorsque le véhicule est équipé d'une seule rangée de sièges ou seulement d'un siège conducteur, la longueur minimale de la zone de cargaison représente au moins 40 % de l'empattement;

iii) lorsque le véhicule est équipé d'au moins deux rangées de sièges, la longueur minimale de la zone de cargaison représente au moins 30 % de l'empattement.

Lorsque les sièges de la dernière rangée peuvent être aisément retirés du véhicule sans outils spéciaux, les prescriptions concernant la longueur de la zone de cargaison doivent être respectées avec tous les sièges installés dans le véhicule;

iv) les prescriptions concernant la longueur de la zone de cargaison doivent être respectées lorsque les sièges de la première ou de la dernière rangée, selon le cas, sont redressés dans leur position normale d'utilisation par les occupants du véhicule.

3.8.2.3. Conditions spécifiques de mesure

3.8.2.3.1. Définitions

a) Par "hauteur de l'ouverture de chargement", on entend la distance verticale entre deux plans horizontaux tangents respectivement au point le plus haut de la partie inférieure de l'embrasure de la porte et au point le plus bas de la partie supérieure de l'embrasure de la porte.

b) Par "surface de l'ouverture de chargement", on entend la surface la plus grande de la projection orthogonale sur un plan vertical, perpendiculaire à l'axe du véhicule, de l'ouverture maximale permise lorsque la ou les portes arrière ou le hayon sont grand ouverts.

c) Par "empattement", on entend, aux fins de l'application des formules indiquées aux points 3.8.2.2 et 3.8.3.1, la distance entre:

i) l'axe de l'essieu avant et l'axe du second essieu, dans le cas d'un véhicule à deux essieux; ou

ii) l'axe de l'essieu avant et l'axe d'un essieu virtuel situé à égale distance des deuxième et troisième essieux, dans le cas d'un véhicule à trois essieux.

3.8.2.3.2. Réglage des sièges

a) les sièges sont réglés dans leur position arrière extrême;

b) le dossier, s'il est réglable, est réglé de façon à recevoir la machine tridimensionnelle de détermination du point H avec un angle de torse de 25 degrés;

c) le dossier, s'il n'est pas réglable, reste dans la position prévue par le constructeur du véhicule;

d) lorsque le siège est réglable en hauteur, il est réglé à sa position la plus basse.

3.8.2.3.3. Conditions relatives au véhicule

a) le véhicule est dans un état de chargement correspondant à sa masse maximale;

b) le véhicule a ses roues positionnées vers l'avant en ligne droite.

3.8.2.3.4. Les prescriptions du point 3.8.2.3.2 ne s'appliquent pas lorsque le véhicule est équipé d'une paroi ou d'un cloisonnement.

3.8.2.3.5. Mesure de la longueur de la zone de cargaison

a) lorsque le véhicule n'est pas équipé d'une paroi ou d'un cloisonnement, la longueur est mesurée depuis un plan vertical tangent au point arrière extrême du haut du dossier jusqu'au panneau intérieur arrière ou à la porte ou au hayon, en position fermée;

b) lorsque le véhicule est équipé d'une paroi ou d'un cloisonnement, la longueur est mesurée depuis un plan vertical tangent au point arrière extrême du cloisonnement ou de la paroi jusqu'au panneau intérieur arrière ou à la porte ou au hayon, en position fermée;

c) Les prescriptions concernant la longueur doivent être respectées sur une ligne horizontale située dans le plan vertical longitudinal passant par l'axe du véhicule, au niveau du plancher de chargement.

3.8.3. Outre les critères généraux visés aux points 3.2 à 3.6, le respect des critères définis dans le présent point est requis pour la classification des véhicules dans lesquels le compartiment où se trouve le conducteur et le chargement ne sont pas compris dans une seule et même unité (à savoir la carrosserie "BE").

3.8.3.1. Lorsque le véhicule est équipé d'une carrosserie de type caisson, les dispositions ci-après s'appliquent:

a) le chargement des marchandises peut s'effectuer par une porte arrière, un hayon, un panneau ou tout autre moyen;

b) la hauteur minimale de l'ouverture de chargement est d'au moins 800 mm et l'ouverture présente une surface d'au moins 12 800 cm^2;

c) la longueur minimale de la zone de cargaison représente au moins 40 % de l'empattement.

3.8.3.2. Lorsque la zone de cargaison du véhicule est de type ouvert, seules les dispositions visées aux points 3.8.3.1 a) et c) s'appliquent.

3.8.3.3. Pour l'application des dispositions visées au point 3.8.3, les définitions du point 3.8.2.3.1 s'appliquent.

3.8.3.4. Néanmoins, les prescriptions concernant la longueur de la zone de cargaison doivent être respectées sur une ligne horizontale située dans le plan longitudinal passant par l'axe du véhicule, au niveau du plancher de chargement.

4. Critères pour la classification des véhicules dans la sous-catégorie des véhicules hors route

4.1. Les véhicules appartenant à la catégorie M_1 ou N_1 sont classés dans la sous-catégorie des véhicules hors route s'ils satisfont simultanément aux conditions suivantes:

a) ils sont pourvus d'au moins un essieu avant et un essieu arrière conçus pour être simultanément moteurs, que la motricité d'un essieu puisse être débrayée ou non;

b) ils sont pourvus d'au moins un mécanisme de blocage du différentiel ou d'un mécanisme assurant une fonction similaire;

c) ils sont capables de gravir une pente de 25 % lorsqu'ils ne tractent pas de remorque;

d) ils satisfont à cinq des six prescriptions suivantes:

i) leur angle d'attaque est d'au moins 25 degrés;

ii) leur angle de fuite est d'au moins 20 degrés;

iii) leur angle de rampe est d'au moins 20 degrés;

iv) leur garde au sol sous l'essieu avant est d'au moins 180 mm;

v) leur garde au sol sous l'essieu arrière est d'au moins 180 mm;

vi) leur garde au sol entre les essieux est d'au moins 200 mm.

4.2. Les véhicules appartenant à la catégorie M_2, N_2 ou M_3 dont la masse maximale n'excède pas 12 tonnes sont classés dans la sous-catégorie des véhicules hors route s'ils satisfont soit à la condition indiquée au point a), soit aux conditions indiquées à la fois aux points b) et c):

a) tous leurs essieux sont simultanément moteurs, que la motricité d'un ou de plusieurs essieux puisse être débrayée ou non;

b) i) ils sont pourvus d'au moins un essieu avant et d'au moins un essieu arrière conçus pour être simultanément moteurs, que la motricité d'un essieu puisse être débrayée ou non;

ii) ils sont pourvus d'au moins un mécanisme de blocage du différentiel ou d'un mécanisme assurant une fonction similaire;

iii) ils sont capables de gravir une pente de 25 % lorsqu'ils ne tractent pas de remorque;

c) ils satisfont au moins à cinq des six prescriptions ci-après si leur masse maximale n'excède pas 7,5 tonnes et au moins à quatre d'entre elles si leur masse maximale excède 7,5 tonnes:

i) leur angle d'attaque est d'au moins 25 degrés;

ii) leur angle de fuite est d'au moins 25 degrés;

iii) leur angle de rampe est d'au moins 25 degrés;

iv) leur garde au sol sous l'essieu avant est d'au moins 250 mm;

v) leur garde au sol entre les essieux est d'au moins 300 mm;

vi) leur garde au sol sous l'essieu arrière est d'au moins 250 mm.

4.3. Les véhicules appartenant à la catégorie M_3 ou N_3 dont la masse maximale excède 12 tonnes sont classés dans la sous-catégorie des véhicules hors route s'ils satisfont soit à la condition indiquée au point a), soit aux conditions indiquées à la fois aux points b) et c):

a) tous leurs essieux sont simultanément moteurs, que la motricité d'un ou de plusieurs essieux puisse être débrayée ou non;

b) i) au moins la moitié des essieux (ou deux essieux sur trois dans le cas d'un véhicule à trois essieux et trois essieux sur cinq dans le cas d'un véhicule à cinq essieux) sont conçus pour être simultanément moteurs, que la motricité d'un essieu puisse être débrayée ou non;

ii) ils sont pourvus d'au moins un mécanisme de blocage du différentiel ou d'un mécanisme assurant une fonction similaire;

iii) ils sont capables de gravir une pente de 25 % lorsqu'ils ne tractent pas de remorque;

c) ils satisfont au moins à quatre des six prescriptions suivantes:

i) leur angle d'attaque est d'au moins 25 degrés;

ii) leur angle de fuite est d'au moins 25 degrés;

iii) leur angle de rampe est d'au moins 25 degrés;

iv) leur garde au sol sous l'essieu avant est d'au moins 250 mm;

v) leur garde au sol entre les essieux est d'au moins 300 mm;

vi) leur garde au sol sous l'essieu arrière est d'au moins 250 mm.

4.4. La procédure de vérification du respect des dispositions géométriques visées dans la présente partie est définie à l'appendice 1.

4.5. Les prescriptions visées aux points 4.1 a), 4.2 a), 4.2 b), 4.3 a) et 4.3 b) concernant les essieux simultanément moteurs sont considérées comme ayant été respectées si l'une des conditions ci-dessous est remplie:

a) la transmission de la puissance de traction à tous les essieux s'effectue uniquement par des moyens mécaniques qui assurent la traction des véhicules lourds hors route; ou

b) chacune des roues de l'essieu en question est actionnée par un moteur hydraulique ou électrique spécifique.

Si les essieux, conformément aux prescriptions visées aux points 4.1 a), 4.2 a), 4.2 b), 4.3 a) et 4.3 b) concernant les essieux simultanément moteurs, ne sont pas actionnés uniquement par des moyens mécaniques, la propulsion de chacune des roues est conçue pour une conduite de véhicules lourds hors route. Dans ce cas, il est fait en sorte que 75 % au moins de la puissance de traction totale puisse être transmise à la roue en question lorsque les conditions de traction sous les autres roues ne permettent pas de transmettre correctement la puissance de traction par le biais de ces roues.

Les systèmes d'entraînement auxiliaires visés au point 4.5 b) ne permettent pas de débrayer automatiquement la puissance de traction tant que le véhicule n'atteint pas 75 % de la vitesse maximale par construction du véhicule ou 65 km/h.

5. Véhicules à usage spécial

	Nom	Code	Définition
5.1.	Autocaravane	SA	Un véhicule de catégorie M avec un compartiment habitable qui contient au moins l'équipement suivant: a) des sièges et une table; b) des couchettes (qui peuvent être obtenues en convertissant les sièges); c) un coin cuisine; d) des espaces de rangement. Cet équipement doit être arrimé de façon rigide au compartiment habitable. La table peut toutefois être conçue de manière à pouvoir être retirée facilement.
5.2.	Véhicule blindé	SB	Un véhicule destiné à la protection des personnes ou des marchandises transportées muni d'un blindage pare-balles.
5.3.	Ambulance	SC	Un véhicule de la catégorie M destiné au transport de personnes malades ou blessées et spécialement équipé à cette fin.
5.4.	Corbillard	SD	Un véhicule de la catégorie M destiné au transport de personnes décédées et spécialement équipé à cette fin.
5.5.	Véhicule accessible en fauteuil roulant	SH	Un véhicule de catégorie M_1 construit ou modifié spécialement de manière à recevoir, pour leur transport sur route, une ou plusieurs personnes en fauteuil roulant.
5.6.	Caravane	SE	Un véhicule de la catégorie O tel que défini au point 3.2.1.3 de la norme internationale ISO 3833:1977.

	Nom	Code	Définition
5.7.	Grue mobile	SF	Un véhicule de la catégorie N_3 non équipé pour le transport de marchandises et muni d'une grue dont le couple de levage est égal ou supérieur à 400 kNm.
5.8.	Groupe spécial	SG	Un véhicule à usage spécial qui n'entre dans aucune des définitions mentionnées dans la présente partie.
5.9.	Dolly	SJ	Un véhicule de catégorie O équipé d'une sellette d'attelage pour supporter une semi-remorque en vue de convertir cette dernière en une remorque.
5.10.	Remorque de transport de charges exceptionnelles	SK	Un véhicule de la catégorie O_4 destiné au transport de chargements indivisibles faisant l'objet de restrictions en matière de vitesse et de trafic en raison de ses dimensions. Ce terme recouvre également les remorques modulaires hydrauliques, quel que soit le nombre de modules.
5.11.	Véhicule à moteur pour le transport de charges exceptionnelles	SL	Un tracteur routier ou une unité de traction pour semi-remorque de catégorie N_3 répondant à l'ensemble des conditions suivantes: a) le véhicule a plus de deux essieux, dont au moins la moitié (deux essieux sur trois dans le cas d'un véhicule à trois essieux et trois essieux sur cinq dans le cas d'un véhicule à cinq essieux) sont conçus pour être simultanément moteurs, que la motricité d'un essieu puisse être débrayée ou non; b) le véhicule est conçu pour tirer et pousser une remorque de transport de charges exceptionnelles de catégorie O_4; c) le moteur du véhicule a une puissance minimale de 350 kW; et d) le véhicule peut être équipé d'un dispositif d'attelage avant supplémentaire pour masses tractables lourdes.

	Nom	Code	Définition
5.12.	Véhicule porte-équipements	SM	Un véhicule hors route de catégorie N (tel que défini au point 2.3) conçu et construit pour tirer, pousser, porter et actionner certains équipements interchangeables: a) possédant au moins deux zones de montage pour ces équipements; b) muni d'interfaces mécaniques, hydrauliques et/ou électriques normalisées (par exemple, prise de force) pour alimenter et actionner les équipements interchangeables; et c) répondant à la définition du paragraphe 3.1.4 (véhicule spécial) de la norme internationale ISO 3833:1977. Si le véhicule est équipé d'un plateau de chargement auxiliaire, sa longueur maximale ne doit pas excéder: a) 1,4 fois la largeur de voie avant ou arrière du véhicule, selon celle des deux qui est la plus grande, dans le cas de véhicules à deux essieux; ou b) 2,0 fois la largeur de voie avant ou arrière du véhicule, selon celle des deux qui est la plus grande, dans le cas de véhicules ayant plus de deux essieux.

6. Remarques

6.1. La réception par type n'est pas accordée:

a) à un dolly, tel que défini au point 5.9 de la présente partie;

b) aux remorques à timon rigide, telles que définies au point 5.4 de la partie C;

c) aux remorques qui, lorsqu'elles circulent sur la route, peuvent transporter des personnes.

6.2. Le point 6.1 est sans préjudice de l'article 42 concernant la réception nationale par type pour des véhicules produits en petites séries.

PARTIE B

Critères pour les types de véhicules, variantes et versions

1. Catégorie M_1

1.1. Type de véhicule

1.1.1. Par "type de véhicule", on entend les véhicules qui ont en commun les éléments suivants:

a) le nom de la société du constructeur.

Une modification de la forme juridique de propriété de la société ne nécessite pas d'accorder une nouvelle réception;

b) la conception et l'assemblage des pièces essentielles de la structure de la carrosserie dans le cas d'une structure autoportante.

Cette disposition s'applique également aux véhicules dont la carrosserie est boulonnée ou soudée à un cadre distinct.

1.1.2. Par dérogation aux prescriptions du point 1.1.1. b), lorsque le constructeur utilise la partie plancher de la structure de la carrosserie, ainsi que les éléments constitutifs essentiels formant la partie avant de la structure de la carrosserie située directement devant le pare-brise, dans la construction de différents types de carrosserie (par exemple, une berline et un coupé), ces véhicules peuvent être considérés comme appartenant au même type. Le constructeur en apporte la preuve.

1.1.3. Un type se compose d'au moins une variante et une version.

1.2. Variante

1.2.1. Par "variante" au sein d'un type de véhicule, on entend les véhicules qui ont en commun les caractéristiques de construction suivantes:

a) le nombre de portes latérales ou le type de carrosserie tel que défini au point 2 de la partie C lorsque le constructeur utilise le critère du point 1.1.2;

b) le groupe moteur, en ce qui concerne les caractéristiques de construction suivantes:

i) le type d'alimentation en énergie (moteur à combustion interne, moteur électrique ou autre);

ii) le principe de fonctionnement (allumage commandé, allumage par compression ou autre);

iii) le nombre et la disposition des cylindres dans le cas d'un moteur à combustion interne (L4, V6 ou autre);

c) le nombre d'essieux;

d) le nombre et l'interconnexion des essieux moteurs;

e) le nombre d'essieux directeurs;

f) le stade d'achèvement (par exemple, complet/incomplet);

g) dans le cas de véhicules construits en plusieurs étapes, le constructeur et le type du véhicule de l'étape antérieure.

1.3. Version

1.3.1. Par "version" à l'intérieur d'une variante, on entend les véhicules ayant en commun les caractéristiques suivantes:

a) la masse en charge maximale techniquement admissible;

b) la cylindrée dans le cas d'un moteur à combustion interne;

c) la puissance de sortie maximale du moteur ou la puissance nominale continue maximale (moteur électrique);

d) la nature du carburant (essence, gazole, GPL, bicarburant ou autre);

e) le nombre maximal de places assises;

f) le niveau sonore du véhicule en marche (passage);

g) le niveau des émissions d'échappement (par exemple, Euro 5, Euro 6 ou autre);

h) les émissions combinées de CO_2 en conditions mixtes ou pondérées;

i) la consommation d'énergie électrique (pondérée, conditions mixtes);

j) la consommation combinée de carburant en conditions mixtes ou pondérées.

À titre d'alternative aux critères figurant aux points h), i) et j), les véhicules regroupés en une version doivent avoir en commun tous les essais effectués pour calculer leurs émissions de CO_2, leur consommation d'énergie électrique et leur consommation de carburant en conformité avec la sous-annexe 6 de l'annexe XXI du règlement (UE) 2017/1151 de la Commission[1].

[1] Règlement (UE) 2017/1151 de la Commission du 1er juin 2017 complétant le règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules, modifiant la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil, le règlement (CE) n° 692/2008 de la Commission et le règlement (UE) n° 1230/2012 de la Commission et abrogeant le règlement (CE) n° 692/2008 (JO L 175 du 7.7.2017, p. 1).

2. Catégories M_2 et M_3

2.1. Type de véhicule

2.1.1. Par "type de véhicule", on entend les véhicules qui ont en commun les éléments suivants:

a) le nom de la société du constructeur.

Une modification de la forme juridique de propriété de la société ne nécessite pas d'accorder une nouvelle réception;

b) la catégorie;

c) les aspects de construction et de conception suivants:

i) la conception et la construction des éléments essentiels formant le châssis;

ii) la conception et la construction des éléments essentiels formant la structure de la carrosserie dans le cas d'une structure autoportante;

d) le nombre d'étages (véhicule à un ou deux étages);

e) le nombre de sections (rigides/articulées);

f) le nombre d'essieux;

g) le mode d'alimentation en énergie (embarqué ou non embarqué).

2.1.2. Un type de véhicule se compose d'au moins une variante et une version.

2.2. Variante

2.2.1. Par "variante" au sein d'un type de véhicule, on entend les véhicules qui ont en commun toutes les caractéristiques de construction suivantes:

a) le type de carrosserie, tel que défini au point 3 de la partie C;

b) la classe ou combinaison de classes de véhicules telle que définie au paragraphe 2.1.1 du règlement n° 107 de l'ONU (uniquement dans le cas de véhicules complets et complétés);

c) le stade d'achèvement (par exemple, complet/incomplet/complété);

d) le groupe moteur, en ce qui concerne les caractéristiques de construction suivantes:

i) le type d'alimentation en énergie (moteur à combustion interne, moteur électrique ou autre);

ii) le principe de fonctionnement (allumage commandé, allumage par compression ou autre);

iii) le nombre et la disposition des cylindres dans le cas d'un moteur à combustion interne (L6, V8 ou autre);

e) dans le cas de véhicules construits en plusieurs étapes, le constructeur et le type du véhicule de l'étape antérieure.

2.3. Version

2.3.1. Par "version" à l'intérieur d'une variante, on entend les véhicules ayant en commun toutes les caractéristiques suivantes:

a) la masse en charge maximale techniquement admissible;

b) la capacité ou l'incapacité du véhicule de tracter une remorque;

c) la cylindrée dans le cas d'un moteur à combustion interne;

d) la puissance de sortie maximale du moteur ou la puissance nominale continue maximale (moteur électrique);

e) la nature du carburant (essence, gazole, GPL, bicarburant ou autre);

f) le niveau sonore du véhicule en marche (passage);

g) le niveau des émissions d'échappement (par exemple, Euro IV, Euro V ou autre);

3. Catégorie N_1

3.1. Type de véhicule

3.1.1. Par "type de véhicule", on entend les véhicules qui ont en commun les éléments suivants:

a) le nom de la société du constructeur.

Une modification de la forme juridique de propriété de la société ne nécessite pas d'accorder une nouvelle réception;

b) la conception et l'assemblage des pièces essentielles de la structure de la carrosserie dans le cas d'une structure autoportante;

c) la conception et la construction des éléments essentiels formant le châssis dans le cas d'une structure non autoportante.

3.1.2. Par dérogation aux prescriptions du point 3.1.1 b), lorsque le constructeur utilise la partie plancher de la structure de la carrosserie, ainsi que les éléments constitutifs essentiels formant la partie avant de la structure de la carrosserie située directement devant le pare-brise, dans la construction de différents types de carrosserie (par exemple, une camionnette et un châssis-cabine, différents empattements et différentes hauteurs de toit), ces véhicules peuvent être considérés comme appartenant au même type. Le constructeur en apporte la preuve.

3.1.3. Un type de véhicule se compose d'au moins une variante et une version.

3.2. Variante

3.2.1. Par "variante" au sein d'un type de véhicule, on entend les véhicules qui ont en commun les caractéristiques de construction suivantes:

a) le nombre de portes latérales ou le type de carrosserie tel que défini au point 4 de la partie C (pour les véhicules complets et complétés) lorsque le constructeur utilise le critère du point 3.1.2;

b) le stade d'achèvement (par exemple, complet/incomplet/complété);

c) le groupe moteur, en ce qui concerne les caractéristiques de construction suivantes:

i) le type d'alimentation en énergie (moteur à combustion interne, moteur électrique ou autre);

ii) le principe de fonctionnement (allumage commandé, allumage par compression ou autre);

iii) le nombre et la disposition des cylindres dans le cas d'un moteur à combustion interne (L6, V8 ou autre);

d) le nombre d'essieux;

e) le nombre et l'interconnexion des essieux moteurs;

f) le nombre d'essieux directeurs;

g) dans le cas de véhicules construits en plusieurs étapes, le constructeur et le type du véhicule de l'étape antérieure.

3.3. Version

3.3.1. Par "version" à l'intérieur d'une variante, on entend les véhicules ayant en commun les caractéristiques suivantes:

a) la masse en charge maximale techniquement admissible;

b) la cylindrée dans le cas d'un moteur à combustion interne;

c) la puissance de sortie maximale du moteur ou la puissance nominale continue maximale (moteur électrique);

d) la nature du carburant (essence, gazole, GPL, bicarburant ou autre);

e) le nombre maximal de places assises;

f) le niveau sonore du véhicule en marche (passage);

g) le niveau des émissions d'échappement (par exemple, Euro 5, Euro 6 ou autre);

h) les émissions combinées de CO_2 en conditions mixtes ou pondérées;

i) la consommation d'énergie électrique (pondérée, conditions mixtes);

j) la consommation combinée de carburant en conditions mixtes ou pondérée;

k) l'existence d'un ensemble unique de technologies innovantes, tel que spécifié à l'article 12 du règlement (UE) n° 510/2011 du Parlement européen et du Conseil[1].

À titre d'alternative aux critères figurant aux points h), i) et j), les véhicules regroupés en une version doivent avoir en commun tous les essais effectués pour calculer leurs émissions de CO_2, leur consommation d'énergie électrique et leur consommation de carburant en conformité avec la sous-annexe 6 de l'annexe XXI du règlement (UE) 2017/1151.

4. Catégories N_2 et N_3

4.1. Type de véhicule

4.1.1. Par "type de véhicule", on entend les véhicules qui ont en commun les éléments suivants:

a) le nom de la société du constructeur.

Une modification de la forme juridique de propriété de la société ne nécessite pas d'accorder une nouvelle réception;

b) la catégorie;

[1] Règlement (UE) n° 510/2011 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2011 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les véhicules utilitaires légers neufs dans le cadre de l'approche intégrée de l'Union visant à réduire les émissions de CO_2 des véhicules légers (JO L 145 du 31.5.2011, p. 1).

c) la conception et la construction du châssis communes à une ligne de produits;

d) le nombre d'essieux.

4.1.2. Un type de véhicule se compose d'au moins une variante et une version.

4.2. Variante

4.2.1. Par "variante" au sein d'un type de véhicule, on entend les véhicules qui ont en commun les caractéristiques de construction suivantes:

a) la structure de la carrosserie ou le type de carrosserie tel que défini au point 4 de la partie C et dans l'appendice 2 (uniquement pour véhicules complets et complétés);

b) le stade d'achèvement (par exemple, complet/incomplet/complété);

c) le groupe moteur, en ce qui concerne les caractéristiques de construction suivantes:

i) le type d'alimentation en énergie (moteur à combustion interne, moteur électrique ou autre);

ii) le principe de fonctionnement (allumage commandé, allumage par compression ou autre);

iii) le nombre et la disposition des cylindres dans le cas d'un moteur à combustion interne (L6, V8 ou autre);

d) le nombre et l'interconnexion des essieux moteurs;

e) le nombre d'essieux directeurs;

f) dans le cas de véhicules construits en plusieurs étapes, le constructeur et le type du véhicule de l'étape antérieure.

4.3. Version

4.3.1. Par "version" à l'intérieur d'une variante, on entend les véhicules ayant en commun les caractéristiques suivantes:

a) la masse en charge maximale techniquement admissible;

b) la capacité ou l'incapacité de tracter l'une des remorques suivantes:

i) une remorque non freinée;

ii) une remorque équipée d'un système de freinage par inertie, tel que défini au paragraphe 2.12 du règlement n° 13 de l'ONU;

iii) une remorque équipée d'un système de freinage continu ou semi-continu, tel que défini aux paragraphes 2.9 et 2.10 du règlement n° 13 de l'ONU;

iv) une remorque de la catégorie O_4 qui donne une masse maximale de l'ensemble n'excédant pas 44 tonnes;

v) une remorque de la catégorie O_4 qui donne une masse maximale de l'ensemble excédant 44 tonnes;

c) la cylindrée du moteur;

d) la puissance de sortie maximale du moteur;

e) la nature du carburant (essence, gazole, GPL, bicarburant ou autre);

f) le niveau sonore du véhicule en marche (passage);

g) le niveau des émissions d'échappement (par exemple, Euro IV, Euro V ou autre);

5. Catégories O_1 et O_2

5.1. Type de véhicule

5.1.1. Par "type de véhicule", on entend les véhicules qui ont en commun les éléments suivants:

a) le nom de la société du constructeur.

Une modification de la forme juridique de propriété de la société ne nécessite pas d'accorder une nouvelle réception;

b) la catégorie;

c) le concept, tel que défini au point 5 de la partie C;

d) les aspects de construction et de conception suivants:

i) la conception et la construction des éléments essentiels formant le châssis;

ii) la conception et la construction des éléments essentiels formant la structure de la carrosserie dans le cas d'une structure autoportante;

e) le nombre d'essieux.

5.1.2. Un type de véhicule se compose d'au moins une variante et une version.

5.2. Variante

5.2.1. Par "variante" au sein d'un type de véhicule, on entend les véhicules qui ont en commun les caractéristiques de construction suivantes:

a) le type de carrosserie, tel que visé dans l'appendice 2 (pour les véhicules complets et complétés);

b) le stade d'achèvement (par exemple, complet/incomplet/complété);

c) le type de système de freinage (par exemple, non freiné/par inertie/commandé);

d) dans le cas de véhicules construits en plusieurs étapes, le constructeur et le type du véhicule de l'étape antérieure.

5.3. Version

5.3.1. Par "version" à l'intérieur d'une variante, on entend les véhicules ayant en commun les caractéristiques suivantes:

a) la masse en charge maximale techniquement admissible;

b) le concept de suspension (suspension pneumatique, suspension métallique ou suspension en caoutchouc, barre de torsion ou autre);

c) le concept de timon (triangle, tube ou autre).

6. Catégories O_3 et O_4

6.1. Type de véhicule

6.1.1. Par "type de véhicule", on entend les véhicules qui ont en commun les éléments suivants:

a) le nom de la société du constructeur.

Une modification de la forme juridique de propriété de la société ne nécessite pas d'accorder une nouvelle réception;

b) la catégorie;

c) le concept de remorque par rapport aux définitions figurant au point 5 de la partie C;

d) les aspects de construction et de conception suivants:

i) la conception et la construction des éléments essentiels formant le châssis;

ii) la conception et la construction des éléments essentiels formant la structure de la carrosserie dans le cas de remorques munies d'une structure autoportante;

e) le nombre d'essieux.

6.1.2. Un type de véhicule se compose d'au moins une variante et une version.

6.2. Variante

6.2.1. Par "variante" au sein d'un type de véhicule, on entend les véhicules qui ont en commun les caractéristiques de construction et de conception suivantes:

a) le type de carrosserie, tel que visé dans l'appendice 2 (pour les véhicules complets et complétés);

b) le stade d'achèvement (par exemple, complet/incomplet/complété);

c) le concept de suspension (suspension métallique, suspension pneumatique ou suspension hydraulique).

d) les caractéristiques techniques suivantes:

i) la nature extensible ou non du châssis;

ii) la hauteur de la plateforme (normale, surbaissée, à moitié surbaissée, etc.);

e) dans le cas de véhicules construits en plusieurs étapes, le constructeur et le type du véhicule de l'étape antérieure.

6.3. Version

6.3.1. Par "version" à l'intérieur d'une variante, on entend les véhicules ayant en commun les caractéristiques suivantes:

a) la masse en charge maximale techniquement admissible;

b) les subdivisions ou ensembles de subdivisions visés aux points 3.2 et 3.3 de l'annexe I de la directive 96/53/CE auxquels appartient l'écartement des essieux entre deux essieux consécutifs formant un groupe;

c) la définition des essieux, en ce qui concerne les aspects suivants:

i) essieux relevables (nombre et emplacement);

ii) essieux chargeables (nombre et emplacement);

iii) essieux directeurs (nombre et emplacement).

7. Prescriptions communes pour toutes les catégories de véhicules

7.1. Lorsqu'un véhicule appartient à plusieurs catégories du fait de sa masse maximale ou du nombre de places assises, le constructeur peut choisir d'utiliser les critères de l'une ou l'autre catégorie de véhicules pour la définition des variantes et des versions.

7.1.1. Exemples:

a) un véhicule "A" peut être réceptionné par type en tant que véhicule de catégorie N_1 (3,5 tonnes) et N_2 (4,2 tonnes) selon sa masse maximale. Dans ce cas, les paramètres mentionnés dans la catégorie N_1 peuvent également être utilisés pour le véhicule appartenant à la catégorie N_2 (ou vice versa);

b) un véhicule "B" peut être réceptionné par type en tant que véhicule de catégorie M_1 et M_2 selon le nombre de places assises (7 + 1 ou 10 + 1); les paramètres mentionnés dans la catégorie M_1 peuvent également être utilisés pour le véhicule appartenant à la catégorie M_2 (ou vice versa).

7.2. Un véhicule de catégorie N peut être réceptionné par type en fonction des dispositions requises pour la catégorie M_1 ou M_2, selon le cas, lorsqu'il est prévu de le convertir en véhicule de cette catégorie à l'étape suivante d'une procédure de réception par type multiétapes.

7.2.1. Cette option n'est permise que pour les véhicules incomplets.

Ces véhicules sont identifiés par un code de variante précis fourni par le constructeur du véhicule de base.

7.3. Désignations du type, de la variante et de la version

7.3.1. Le constructeur attribue à chaque type de véhicule, variante et version un code alphanumérique composé de caractères latins et/ou de chiffres arabes.

L'utilisation de parenthèses et de tirets est permise, pour autant qu'ils ne remplacent pas une lettre ou un chiffre.

7.3.2. L'intégralité du code est désignée comme suit: type-variante-version ou "TVV".

7.3.3. Le TVV identifie de façon claire et univoque une combinaison unique de caractéristiques techniques en rapport avec les critères définis dans la présente partie.

7.3.4. Un même constructeur peut utiliser le même code pour définir un type de véhicule lorsque ce dernier relève de deux catégories ou plus.

7.3.5. Un même constructeur ne peut utiliser le même code pour définir un type de véhicule pour plus d'une réception par type dans la même catégorie de véhicules.

7.4. Nombre de caractères pour le TVV

7.4.1. Le nombre de caractères ne doit pas dépasser:

a) 15 pour le code du type de véhicule;

b) 25 pour le code d'une variante;

c) 35 pour le code d'une version.

7.4.2. Le TVV alphanumérique complet ne doit pas contenir plus de 75 caractères.

7.4.3. Lorsque le code TVV est utilisé en entier, un espace doit être laissé entre le type, la variante et la version.

Exemple de code TVV: 159AF[…espace]0054[…espace]977K(BE).

PARTIE C

Définitions des types de carrosseries

1. Généralités

1.1. Le type de carrosserie ainsi que le code de carrosserie sont indiqués par codification.

La liste des codes s'applique avant tout aux véhicules complets et complétés.

1.2. En ce qui concerne les véhicules de la catégorie M, le code du type de carrosserie se compose de deux lettres, comme précisé aux points 2 et 3.

1.3. En ce qui concerne les véhicules relevant des catégories N et O, le code du type de carrosserie se compose de deux lettres, comme précisé aux points 4 et 5.

1.4. Si nécessaire (notamment pour les types de carrosserie visés respectivement aux points 4.1 et 4.6 et aux points 5.1 à 5.4), ces codes sont complétés de deux chiffres.

1.4.1. La liste des chiffres figure dans l'appendice 2.

1.5. Pour les véhicules à usage spécial, le code du type de carrosserie à utiliser est lié à la catégorie du véhicule.

2. Véhicules appartenant à la catégorie M_1

Réf.	Code	Nom	Définition
2.1.	AA	Berline	Un véhicule défini au point 3.1.1.1 de la norme internationale ISO 3833:1977, comportant au moins quatre vitres latérales.
2.2.	AB	Voiture à hayon arrière	Une berline, telle que définie sous 2.1 dotée d'un hayon à l'arrière du véhicule.
2.3.	AC	Break (familiale)	Un véhicule défini au point 3.1.1.4 de la norme internationale ISO 3833:1977.
2.4.	AD	Coupé	Un véhicule défini au point 3.1.1.5 de la norme internationale ISO 3833:1977.
2.5.	AE	Cabriolet	Un véhicule défini au point 3.1.1.6 de la norme internationale ISO 3833:1977. Cependant, un cabriolet peut ne pas avoir de porte.
2.6.	AF	Véhicule à usages multiples	Un véhicule, autre que ceux relevant des codes AG et AA à AE, destiné à transporter des personnes et leurs bagages, ou occasionnellement des marchandises, dans un seul et même compartiment.
2.7.	AG	Break (utilitaire)	Un véhicule défini au point 3.1.1.4.1 de la norme internationale ISO 3833:1977. Le compartiment à bagages doit toutefois être entièrement séparé de l'habitacle. En outre, il n'est pas nécessaire que le point de référence de la place assise du conducteur soit à au moins 750 mm au-dessus de la surface d'appui du véhicule.

3. Véhicules appartenant à la catégorie M_2 ou M_3

Réf.	Code	Nom	Définition
3.1.	CA	Véhicule à un étage	Un véhicule dont les espaces destinés aux passagers sont agencés sur un seul niveau ou de telle sorte qu'ils ne constituent pas deux niveaux superposés.
3.2.	CB	Véhicule à deux étages	Un véhicule défini au paragraphe 2.1.6 du règlement n° 107 de l'ONU.
3.3.	CC	Véhicule articulé à un étage	Un véhicule défini au paragraphe 2.1.3 du règlement n° 107 de l'ONU avec un seul étage.
3.4.	CD	Véhicule articulé à deux étages	Un véhicule défini au paragraphe 2.1.3.1 du règlement n° 107 de l'ONU.
3.5.	CE	Véhicule à un étage à plancher surbaissé	Un véhicule défini au paragraphe 2.1.4 du règlement n° 107 de l'ONU avec un seul étage.
3.6.	CF	Véhicule à deux étages à plancher surbaissé	Un véhicule défini au paragraphe 2.1.4 du règlement n° 107 de l'ONU avec deux étages.
3.7.	CG	Véhicule articulé à un étage à plancher surbaissé	Un véhicule qui combine les caractéristiques techniques des points 3.3 et 3.5 du présent tableau.
3.8.	CH	Véhicule articulé à deux étages à plancher surbaissé	Un véhicule qui combine les caractéristiques techniques des points 3.4 et 3.6 du présent tableau.
3.9.	CI	Véhicule à un étage à toit ouvert	Un véhicule à toit partiel ou sans toit.
3.10.	CJ	Véhicule à deux étages à toit ouvert	Un véhicule sans toit sur tout ou partie de son étage supérieur.
3.11.	CX	Châssis d'autobus	Un véhicule incomplet uniquement muni de longerons de cadre de châssis ou d'un faisceau tubulaire, d'un système de propulsion et d'essieux, destiné à être complété d'une carrosserie et adapté aux besoins du transporteur.

4. Véhicules à moteur relevant des catégories N_1, N_2 ou N_3

Réf.	Code	Nom	Définition
4.1.	BA	Camion	Un véhicule conçu et construit exclusivement ou principalement pour transporter des marchandises. Il peut également tracter une remorque.
4.2.	BB	Camionnette	Un camion dont le compartiment du conducteur et la zone de cargaison se trouvent dans une seule et même unité.
4.3.	BC	Unité de traction pour semi-remorque	Un véhicule de traction construit exclusivement ou principalement pour tracter des semi-remorques.
4.4.	BD	Tracteur routier	Un véhicule de traction conçu et construit exclusivement pour tracter des remorques autres que des semi-remorques.
4.5.	BE	Camion pick-up	Un véhicule dont la masse maximale n'excède pas 3 500 kg et dans lequel les places assises et la zone de cargaison ne se trouvent pas dans un seul et même compartiment.
4.6.	BX	Châssis-cabine ou châssis-capot	Un véhicule incomplet uniquement muni d'une cabine (complète ou partielle), de longerons de cadre de châssis, d'un système de propulsion et d'essieux, destiné à être complété d'une carrosserie et adapté aux besoins du transporteur.

5. Véhicules de la catégorie O

Réf.	Code	Nom	Définition
5.1.	DA	Semi-remorque	Une remorque conçue et construite pour être attelée à une unité de traction ou à un dolly et pour transmettre une charge verticale importante au véhicule de traction ou au dolly. L'attelage à utiliser pour un ensemble de véhicules se compose d'un pivot et d'une sellette d'attelage.
5.2.	DB	Remorque à timon	Une remorque munie d'au moins deux essieux, dont l'un au moins est un essieu directeur: a) équipée d'un dispositif d'attelage qui a une mobilité verticale (par rapport à la remorque); et b) qui transmet au véhicule de traction moins de 100 daN de charge verticale statique.
5.3.	DC	Remorque à essieu central	Une remorque dont le ou les essieux sont situés près du centre de gravité du véhicule (lorsque sa charge est uniformément répartie), de sorte que seule une faible charge statique verticale, ne dépassant pas 10 % de la charge correspondant à la masse maximale de la remorque ou une charge de 1 000 daN (retenir la plus faible des deux), soit transmise au véhicule tracteur.
5.4.	DE	Remorque à timon rigide	Une remorque équipée d'un essieu ou d'un groupe d'essieux, munie d'un timon qui transmet une charge statique n'excédant pas 4 000 daN au véhicule tracteur en raison de sa construction et qui ne rentre pas dans la définition d'une remorque à essieu central. L'attelage à utiliser pour un ensemble de véhicules ne se compose pas d'un pivot et d'une sellette d'attelage.

Appendice 1

Procédure à suivre pour vérifier si un véhicule peut être classé
dans la catégorie des véhicules hors route

1. Généralités

1.1. Aux fins de la classification d'un véhicule dans la catégorie des véhicules hors route, la procédure décrite dans le présent appendice s'applique.

2. Conditions d'essai pour les mesures géométriques

2.1. Les véhicules appartenant à la catégorie M_1 ou N_1 sont sans chargement et pourvus d'un mannequin d'homme du 50e centile installé sur le siège du conducteur, ainsi que de leurs fluide de refroidissement, lubrifiants, carburant, outillage et roue de secours (si ces équipements sont fournis d'origine).

Le mannequin peut être remplacé par un dispositif similaire ayant la même masse.

2.2. Les véhicules autres que ceux visés au point 2.1 sont chargés jusqu'à leur masse en charge maximale techniquement admissible.

La répartition de la masse sur les essieux est la plus défavorable par rapport aux critères respectifs à respecter.

2.3. Un véhicule représentatif du type est présenté au service technique dans les conditions visées au point 2.1 ou 2.2. Le véhicule est à l'arrêt, les roues en ligne droite.

Le sol sur lequel les mesures sont effectuées est aussi plat et horizontal (inclinaison maximale de 0,5 %) que possible.

3. Mesure des angles d'attaque, de fuite et de rampe

3.1. L'angle d'attaque est mesuré conformément au paragraphe 6.10 de la norme internationale ISO 612:1978.

3.2. L'angle de fuite est mesuré conformément au paragraphe 6.11 de la norme internationale ISO 612:1978.

3.3. L'angle de rampe est mesuré conformément au paragraphe 6.9 de la norme internationale ISO 612:1978.

3.4. Lorsque l'angle de fuite est mesuré, les dispositifs de protection arrière contre l'encastrement qui sont ajustables en hauteur peuvent être mis dans la position supérieure.

3.5. La prescription du point 3.4 n'est pas à interpréter comme imposant que le véhicule de base soit équipé d'origine d'un dispositif de protection arrière contre l'encastrement. Néanmoins, le constructeur du véhicule de base doit informer le constructeur de l'étape suivante que le véhicule doit être conforme aux prescriptions relatives à l'angle de fuite lorsqu'il est équipé d'un dispositif de protection arrière contre l'encastrement.

4. Mesure de la garde au sol

4.1. Garde au sol entre les essieux

4.1.1. Par "garde au sol entre les essieux", on entend la plus petite distance entre le plan du sol et le point fixe le plus bas du véhicule.

Pour l'application de la définition, il est tenu compte de la distance entre le dernier essieu d'un groupe d'essieux avant et le premier essieu d'un groupe d'essieux arrière.

4.1.2. Aucune partie rigide du véhicule ne doit déborder dans le segment hachuré du graphique.

4.2. Garde au sol sous un essieu

4.2.1. Par "garde au sol sous un essieu", on entend la distance sous le point le plus haut de l'arc de cercle passant par le centre de l'empreinte des pneumatiques des roues d'un essieu (roues intérieures dans le cas de pneumatiques jumelés) et touchant le point fixe le plus bas du véhicule entre les roues.

4.2.2. Le cas échéant, la mesure de la garde au sol est réalisée sur chacun des essieux d'un groupe d'essieux.

5. Capacité de gravissement

5.1. Par "capacité de gravissement", on entend la capacité d'un véhicule de gravir une pente.

5.2. Un essai est effectué afin de vérifier la capacité de gravissement d'un véhicule incomplet et d'un véhicule complet relevant des catégories M_2, M_3, N_2 et N_3.

5.3. L'essai est effectué par le service technique, qui utilise, pour ce faire, un véhicule représentatif du type soumis à l'essai.

5.4. À la demande du constructeur et dans les conditions visées à l'annexe VIII, la capacité de gravissement d'un type de véhicule peut être démontrée par un essai virtuel.

6. Conditions d'essai et critère de réussite/d'échec

6.1. Les conditions énoncées dans l'annexe II du règlement (UE) n° 1230/2012 de la Commission[1] s'appliquent.

6.2. Le véhicule gravit la pente à une vitesse constante, sans glissement de roue, longitudinalement ou latéralement.

[1] Règlement (UE) n° 1230/2012 de la Commission du 12 décembre 2012 portant application du règlement (CE) n° 661/2009 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les prescriptions pour la réception par type relatives aux masses et dimensions des véhicules à moteur et de leurs remorques et modifiant la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 353 du 21.12.2012, p. 31).

Appendice 2

Chiffres utilisés pour compléter les codes à utiliser pour divers types de carrosseries

01 Plate-forme;

02 Ridelle rabattable;

03 Fourgon;

04 Carrosserie aménagée au moyen de cloisons isolées et d'équipements pour maintenir la température intérieure;

05 Carrosserie aménagée au moyen de cloisons isolées mais pas d'équipements pour maintenir la température intérieure;

06 Bâchés;

07 Carrosserie amovible (superstructure interchangeable);

08 Porte-conteneur;

09 Véhicules équipés d'une grue à crochet;

10 Benne basculante;

11 Citerne;

12 Citerne destinée au transport de marchandises dangereuses;

13 Bétaillère;

14 Transporteur de véhicules;

15 Bétonneuse;

16 Véhicule pompe à béton;

17 Transporteur de bois;

18 Benne à ordures ménagères;

19 Balayeuse, véhicules de nettoyage et véhicules de curage de canalisations;

20 Compresseur;

21 Porte-bateau;

22 Porte-planeur;

23 Véhicules pour commerce ambulant ou exposition itinérante;

24 Dépanneuse;

25 Véhicule à échelle;

26 Camion-grue (autre qu'une grue mobile telle que définie au point 5.7 de la partie A);

27 Véhicule à nacelle pour travaux aériens;

28 Véhicule équipé d'outils de forage;

29 Remorque surbaissée;

30 Transporteur de vitrage;

31 Véhicule d'incendie;

99 Carrosserie non incluse dans la présente liste.

ANNEXE II

PRESCRIPTIONS APPLICABLES AUX FINS DE LA RÉCEPTION UE
PAR TYPE DE VÉHICULES, DE SYSTÈMES, DE COMPOSANTS
OU D'ENTITÉS TECHNIQUES DISTINCTES

PARTIE I

Actes réglementaires applicables aux fins de la réception UE
par type de véhicules produits en séries illimitées

Élément	Objet	Référence de l'acte réglementaire	Applicabilité										ETD ou composant
			M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4	
1A	Niveau sonore	Règlement (UE) n° 540/2014 du Parlement européen et du Conseil[1]	X	X	X	X	X	X					X
2A	Émissions des véhicules légers (Euro 5 et Euro 6) / accès aux informations	Règlement (CE) n° 715/2007	X([1])	X([1])		X([1])	X([1])						X

[1] Règlement (UE) n° 540/2014 du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014 concernant le niveau sonore des véhicules à moteur et des systèmes de silencieux de remplacement, et modifiant la directive 2007/46/CE et abrogeant la directive 70/157/CEE (JO L 158 du 27.5.2014, p. 131).

Élément	Objet	Référence de l'acte réglementaire	Applicabilité										ETD ou composant
			M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4	
3A	Prévention des risques d'incendie (réservoirs de carburant liquide)	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 34 de l'ONU	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
3B	Dispositifs arrière de protection anti-encastrement et leur montage; protection contre l'encastrement à l'arrière	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 58 de l'ONU	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
4A	Emplacement pour le montage et la fixation des plaques d'immatriculation arrière	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement (UE) n° 1003/2010 de la Commission[1]	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	

[1] Règlement (UE) n° 1003/2010 de la Commission du 8 novembre 2010 concernant les exigences pour la réception relatives à l'emplacement et au montage des plaques d'immatriculation arrière des véhicules à moteur et de leurs remorques et mettant en œuvre le règlement (CE) n° 661/2009 du Parlement européen et du Conseil concernant les prescriptions pour l'homologation relatives à la sécurité générale des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, composants et entités techniques distinctes qui leur sont destinés (JO L 291 du 9.11.2010, p. 22).

Élément	Objet	Référence de l'acte réglementaire	Applicabilité										ETD ou composant
			M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4	
5A	Équipement de direction	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 79 de l'ONU	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
6A	Accès au véhicule et manœuvrabilité (marches, marchepieds et poignées)	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement (UE) n° 130/2012 de la Commission[1]	X			X	X	X					
6B	Serrures et organes de fixation des portes	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 11 de l'ONU	X			X							

[1] Règlement (UE) n° 130/2012 de la Commission du 15 février 2012 concernant les prescriptions pour la réception par type des véhicules à moteur relatives à l'accès au véhicule et à sa manœuvrabilité et mettant en œuvre le règlement (CE) n° 661/2009 du Parlement européen et du Conseil concernant les prescriptions pour l'homologation relatives à la sécurité générale des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, composants et entités techniques distinctes qui leur sont destinés (JO L 43 du 16.2.2012, p. 6).

Élément	Objet	Référence de l'acte réglementaire	Applicabilité										ETD ou composant
			M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4	
7A	Avertisseurs sonores et signalisation sonore	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 28 de l'ONU	X	X	X	X	X	X					X
8A	Systèmes de vision indirecte et leur montage	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 46 de l'ONU	X	X	X	X	X	X					X
9A	Freinage des véhicules et des remorques	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 13 de l'ONU		X([3])	X([3])	X([3])	X([3])	X([3])	X([3])	X([3])	X([3])	X([3])	
9B	Freinage des voitures particulières	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 13-H de l'ONU	X([4])			X([4])							

Élément	Objet	Référence de l'acte réglementaire	Applicabilité										ETD ou composant
			M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4	
10A	Compatibilité électromagnétique	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 10 de l'ONU	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
12A	Aménagements intérieurs	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 21 de l'ONU	X										
13A	Protection des véhicules à moteur contre une utilisation non autorisée	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 18 de l'ONU		X([4A])	X([4A])		X([4A])	X([4A])					X
13B	Protection des véhicules à moteur contre une utilisation non autorisée	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 116 de l'ONU	X			X							X

Élément	Objet	Référence de l'acte réglementaire	Applicabilité										ETD ou composant
			M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4	
14A	Protection du conducteur contre le dispositif de conduite en cas de choc	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 12 de l'ONU	X			X							
15A	Sièges, leurs ancrages et appuie-tête	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 17 de l'ONU	X	X([4B])	X([4B])	X	X	X					
15B	Sièges des véhicules de grandes dimensions pour le transport de voyageurs	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 80 de l'ONU		X	X								
16A	Saillies extérieures	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 26 de l'ONU	X										X
17A	Accès au véhicule et manœuvrabilité (marche arrière)	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement (UE) n° 130/2012	X	X	X	X	X	X					

Élément	Objet	Référence de l'acte réglementaire	Applicabilité										ETD ou composant
			M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4	
17B	Appareil indicateur de vitesse, y compris son installation	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 39 de l'ONU	X	X	X	X	X	X					
18A	Plaque réglementaire du constructeur et VIN	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement (UE) n° 19/2011	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
19A	Ancrages de ceintures de sécurité, systèmes d'ancrage Isofix et ancrages pour fixation supérieure Isofix	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 14 de l'ONU	X	X	X	X	X	X					
20A	Installation des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse sur les véhicules	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 48 de l'ONU	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	

Élément	Objet	Référence de l'acte réglementaire	Applicabilité										ETD ou composant
			M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4	
21A	Dispositifs catadioptriques pour les véhicules à moteur et leurs remorques	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 3 de l'ONU	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
22A	Feux de position avant et arrière, feux stop et feux d'encombrement pour les véhicules à moteur et leurs remorques	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 7 de l'ONU	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
22B	Feux de circulation diurne pour les véhicules à moteur	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 87 de l'ONU	X	X	X	X	X	X					X
22C	Feux de position latéraux pour les véhicules à moteur et leurs remorques	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 91 de l'ONU	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

Élément	Objet	Référence de l'acte réglementaire	Applicabilité										ETD ou composant
			M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4	
23A	Feux indicateurs de direction pour les véhicules à moteur et leurs remorques	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 6 de l'ONU	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
24A	Dispositifs d'éclairage de la plaque d'immatriculation arrière des véhicules à moteur et de leurs remorques	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 4 de l'ONU	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
25A	Projecteurs scellés halogènes, pour véhicules à moteur, émettant un faisceau de croisement asymétrique européen ou un faisceau de route, ou les deux à la fois	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 31 de l'ONU	X	X	X	X	X	X					X
25B	Lampes à incandescence destinées à être utilisées dans les feux homologués des véhicules à moteur et de leurs remorques	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 37 de l'ONU	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

Élément	Objet	Référence de l'acte réglementaire	Applicabilité										ETD ou composant
			M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4	
25C	Projecteurs de véhicules à moteur munis de sources lumineuses à décharge	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 98 de l'ONU	X	X	X	X	X	X					X
25D	Sources lumineuses à décharge pour projecteurs homologués de véhicules à moteur	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 99 de l'ONU	X	X	X	X	X	X					X
25E	Projecteurs pour véhicules à moteur émettant un faisceau de croisement asymétrique ou un faisceau de route, ou les deux à la fois, et équipés de lampes à incandescence et/ou de modules DEL	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 112 de l'ONU	X	X	X	X	X	X					X

Élément	Objet	Référence de l'acte réglementaire	Applicabilité										ETD ou composant
			M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4	
25F	Systèmes d'éclairage avant adaptatifs (AFS) destinés aux véhicules automobiles	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 123 de l'ONU	X	X	X	X	X	X					X
26A	Feux de brouillard avant des véhicules à moteur	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 19 de l'ONU	X	X	X	X	X	X					X
27A	Dispositifs de remorquage	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement (UE) n° 1005/2010 de la Commission[1]	X	X	X	X	X	X					

[1] Règlement (UE) n° 1005/2010 de la Commission du 8 novembre 2010 concernant les exigences pour la réception des dispositifs de remorquage des véhicules à moteur et mettant en œuvre le règlement (CE) n° 661/2009 du Parlement européen et du Conseil concernant les prescriptions pour l'homologation relatives à la sécurité générale des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, composants et entités techniques distinctes qui leur sont destinés (JO L 291 du 9.11.2010, p. 36).

Élément	Objet	Référence de l'acte réglementaire	Applicabilité										ETD ou composant
			M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4	
28A	Feux de brouillard arrière des véhicules à moteur et de leurs remorques	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 38 de l'ONU	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
29A	Feux de marche arrière des véhicules à moteur et de leurs remorques	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 23 de l'ONU	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
30A	Feux de stationnement pour véhicules à moteur	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 77 de l'ONU	X	X	X	X	X	X					
31A	Ceintures de sécurité, systèmes de retenue, dispositifs de retenue pour enfants et dispositifs de retenue pour enfants Isofix	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 16 de l'ONU	X	X	X	X	X	X					X

Élément	Objet	Référence de l'acte réglementaire	Applicabilité										ETD ou composant
			M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4	
32A	Champ de vision vers l'avant	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 125 de l'ONU	X										
33A	Emplacement et moyens d'identification des commandes manuelles, des témoins et des indicateurs	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 121 de l'ONU	X	X	X	X	X	X					

Élément	Objet	Référence de l'acte réglementaire	Applicabilité										ETD ou composant
			M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4	
34A	Dispositifs de dégivrage et de désembuage du pare-brise	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement (UE) n° 672/2010 de la Commission[1]	X	([5])	([5])	([5])	([5])	([5])					
35A	Essuie-glace et lave-glace du pare-brise	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement (UE) n° 1008/2010 de la Commission[2]	X	([6])	([6])	([6])	([6])	([6])					X

[1] Règlement (UE) n° 672/2010 de la Commission du 27 juillet 2010 concernant les exigences pour la réception des dispositifs de dégivrage et de désembuage du pare-brise de certains véhicules à moteur et mettant en œuvre le règlement (CE) n° 661/2009 du Parlement européen et du Conseil concernant les prescriptions pour l'homologation relatives à la sécurité générale des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, composants et entités techniques distinctes qui leur sont destinés (JO L 196 du 28.7.2010, p. 5).

[2] Règlement (UE) n° 1008/2010 de la Commission du 9 novembre 2010 concernant les prescriptions pour la réception des dispositifs d'essuie-glace et de lave-glace du pare-brise de certains véhicules à moteur et mettant en œuvre le règlement (CE) n° 661/2009 du Parlement européen et du Conseil concernant les prescriptions pour l'homologation relatives à la sécurité générale des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, composants et entités techniques distinctes qui leur sont destinés (JO L 292 du 10.11.2010, p. 2).

Élément	Objet	Référence de l'acte réglementaire	Applicabilité										ETD ou composant
			M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4	
36A	Systèmes de chauffage	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 122 de l'ONU	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
37A	Protecteurs de roues	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement (UE) n° 1009/2010 de la Commission[1]	X										
38A	Appuie-tête incorporés ou non dans les sièges des véhicules	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 25 de l'ONU	X										
41A	Émissions (Euro VI) des véhicules lourds/accès aux informations	Règlement (CE) n° 595/2009	X([9])	X([9])	X	X([9])	X([9])	X					X

[1] Règlement (UE) n° 1009/2010 de la Commission du 9 novembre 2010 concernant les exigences pour la réception du recouvrement des roues de certains véhicules à moteur et mettant en œuvre le règlement (CE) n° 661/2009 du Parlement européen et du Conseil concernant les prescriptions pour l'homologation relatives à la sécurité générale des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, composants et entités techniques distinctes qui leur sont destinés (JO L 292 du 10.11.2010, p. 21).

Élément	Objet	Référence de l'acte réglementaire	Applicabilité										ETD ou composant
			M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4	
42A	Protection latérale des véhicules utilitaires	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 73 de l'ONU					X	X			X	X	X
43A	Systèmes antiprojections	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement (UE) n° 109/2011 de la Commission[1]				X	X	X	X	X	X	X	X
44A	Masses et dimensions	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement (UE) n° 1230/2012	X										

[1] Règlement (UE) n° 109/2011 de la Commission du 27 janvier 2011 portant application du règlement (CE) n° 661/2009 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les prescriptions pour la réception par type de certaines catégories de véhicules à moteur et de leurs remorques en matière de systèmes antiprojections (JO L 34 du 9.2.2011, p. 2).

Élément	Objet	Référence de l'acte réglementaire	Applicabilité										ETD ou composant
			M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4	
45A	Vitrages de sécurité et leur installation sur les véhicules	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 43 de l'ONU	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
46A	Montage des pneumatiques	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement (UE) n° 458/2011 de la Commission[1]	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
46B	Pneumatiques pour les véhicules à moteur et leurs remorques (classe C_1)	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 30 de l'ONU	X			X			X	X			X

[1] Règlement (UE) n° 458/2011 de la Commission du 12 mai 2011 portant prescriptions pour la réception par type des véhicules à moteur et de leurs remorques en ce qui concerne le montage de leurs pneumatiques et mettant en œuvre le règlement (CE) n° 661/2009 du Parlement européen et du Conseil concernant les prescriptions pour l'homologation relatives à la sécurité générale des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, composants et entités techniques distinctes qui leur sont destinés (JO L 124 du 13.5.2011, p. 11).

Élément	Objet	Référence de l'acte réglementaire	Applicabilité										ETD ou composant
			M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4	
46C	Pneumatiques pour les véhicules utilitaires et leurs remorques (classes C_2 et C_3)	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 54 de l'ONU		X	X	X	X	X			X	X	X
46D	Émissions sonores de roulement, adhérence sur sol mouillé et résistance au roulement (classes C_1, C_2 et C_3)	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 117 de l'ONU	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
46E	Équipement de secours à usage temporaire, pneumatiques/ système pour roulage à plat et système de surveillance de la pression des pneumatiques	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 64 de l'ONU	X([9A])			X([9A])							X
47A	Systèmes de limitation de vitesse des véhicules	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 89 de l'ONU		X	X		X	X					X

Élément	Objet	Référence de l'acte réglementaire	Applicabilité										ETD ou composant
			M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4	
48A	Masses et dimensions	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement (UE) n° 1230/2012		X	X	X	X	X	X	X	X	X	
49A	Saillies extérieures à l'avant de la cloison postérieure de la cabine des véhicules utilitaires	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 61 de l'ONU				X	X	X					
50A	Pièces mécaniques d'attelage des ensembles de véhicules	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 55 de l'ONU	X([10])	X([10])	X([10])	X([10])	X([10])	X([10])	X	X	X	X	X
50B	Dispositifs d'attelage court (DAC); installation d'un type réceptionné de DAC	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 102 de l'ONU					X([10])	X([10])			X([10])	X([10])	X

Élément	Objet	Référence de l'acte réglementaire	Applicabilité										ETD ou composant
			M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4	
51A	Comportement au feu des matériaux utilisés dans l'aménagement intérieur de certaines catégories de véhicules à moteur	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 118 de l'ONU			X								
52A	Véhicules M_2 et M_3	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 107 de l'ONU		X	X								
52B	Résistance mécanique de la superstructure des véhicules de grande capacité pour le transport de personnes	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 66 de l'ONU		X	X								
53A	Protection des occupants en cas de collision frontale	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 94 de l'ONU	X([11])										
54A	Protection des occupants en cas de collision latérale	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 95 de l'ONU	X([12])			X([12])							

Élément	Objet	Référence de l'acte réglementaire	Applicabilité										ETD ou composant
			M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4	
56A	Véhicules destinés au transport de marchandises dangereuses	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 105 de l'ONU				X([13])	X([13])	X([13])	X([13])	X([13])	X([13])	X([13])	
57A	Dispositifs avant de protection anti-encastrement et leur montage; protection contre l'encastrement à l'avant	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 93 de l'ONU					X	X					X
58	Protection des piétons	Règlement (CE) n° 78/2009 du Parlement européen et du Conseil[1]	X			X							X

[1] Règlement (CE) n° 78/2009 du Parlement européen et du Conseil du 14 janvier 2009 relatif à la réception par type des véhicules à moteur au regard de la protection des piétons et autres usagers vulnérables de la route, modifiant la directive 2007/46/CE et abrogeant les directives 2003/102/CE et 2005/66/CE (JO L 35 du 4.2.2009, p. 1).

Élément	Objet	Référence de l'acte réglementaire	Applicabilité										ETD ou composant
			M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4	
59	Recyclabilité	Directive 2005/64/CE du Parlement européen et du Conseil[1]	X			X		-					
61	Systèmes de climatisation	Directive 2006/40/CE du Parlement européen et du Conseil[2]	X			X([14])							
62	Système hydrogène	Règlement (CE) n° 79/2009 du Parlement européen et du Conseil[3]	X	X	X	X	X	X					

[1] Directive 2005/64/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 octobre 2005 concernant la réception par type des véhicules à moteur au regard des possibilités de leur réutilisation, de leur recyclage et de leur valorisation, et modifiant la directive 70/156/CEE du Conseil (JO L 310 du 25.11.2005, p. 10).

[2] Directive 2006/40/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 mai 2006 concernant les émissions provenant des systèmes de climatisation des véhicules à moteur et modifiant la directive 70/156/CEE du Conseil (JO L 161 du 14.6.2006, p. 12).

[3] Règlement (CE) n° 79/2009 du Parlement européen et du Conseil du 14 janvier 2009 concernant la réception par type des véhicules à moteur fonctionnant à l'hydrogène et modifiant la directive 2007/46/CE (JO L 35 du 4.2.2009, p. 32).

Élément	Objet	Référence de l'acte réglementaire	Applicabilité										ETD ou composant
			M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4	
63	Sécurité générale	Règlement (CE) n° 661/2009	X([15])	X([15])	X([15])	X([15])	X([15])	X([15])	X([15])	X([15])	X([15])	X([15])	
64	Indicateurs de changement de vitesse	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement (UE) n° 65/2012 de la Commission[1]	X										
65	Système avancé de freinage d'urgence	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement (UE) n° 347/2012 de la Commission[2]		X	X		X	X					

[1] Règlement (UE) n° 65/2012 de la Commission du 24 janvier 2012 mettant en œuvre le règlement (CE) n° 661/2009 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les indicateurs de changement de vitesse et modifiant la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 28 du 31.1.2012, p. 24).

[2] Règlement (UE) n° 347/2012 de la Commission du 16 avril 2012 portant application du règlement (CE) n° 661/2009 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les prescriptions pour la réception par type de certaines catégories de véhicules à moteur en matière de systèmes avancés de freinage d'urgence (JO L 109 du 21.4.2012, p. 1).

Élément	Objet	Référence de l'acte réglementaire	Applicabilité										ETD ou composant
			M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4	
66	Système d'avertissement de franchissement de la ligne	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement (UE) n° 351/2012 de la Commission[1]		X	X		X	X					
67	Organes spéciaux pour l'alimentation des moteurs au gaz de pétrole liquéfié (GPL) et leur installation sur les véhicules à moteur	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 67 de l'ONU	X	X	X	X	X	X					X
68	Systèmes d'alarme pour véhicules (SAV)	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 97 de l'ONU	X			X							X

[1] Règlement (UE) n° 351/2012 de la Commission du 23 avril 2012 mettant en œuvre le règlement (CE) n° 661/2009 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les prescriptions pour la réception par type relatives au montage de systèmes d'avertissement de franchissement de ligne sur les véhicules à moteur (JO L 110 du 24.4.2012, p. 18).

Élément	Objet	Référence de l'acte réglementaire	Applicabilité										ETD ou composant
			M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4	
69	Sécurité électrique	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 100 de l'ONU	X	X	X	X	X	X					
70	Organes spéciaux pour l'alimentation des moteurs au GNC et leur installation sur les véhicules à moteur	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 110 de l'ONU	X	X	X	X	X	X					X
71	Résistance de la cabine	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 29 de l'ONU				X	X	X					
72	Système eCall	Règlement (UE) 2015/758 du Parlement européen et du Conseil[1]	X			X							

[1] Règlement (UE) 2015/758 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2015 concernant les exigences en matière de réception par type pour le déploiement du système eCall embarqué fondé sur le service 112 et modifiant la directive 2007/46/CE (JO L 123 du 19.5.2015, p. 77).

Notes explicatives

X Acte réglementaire applicable.

([1]) Pour les véhicules ayant une masse de référence inférieure ou égale à 2 610 kg. À la demande du constructeur, le règlement (CE) n° 715/2007 peut s'appliquer aux véhicules dont la masse de référence ne dépasse pas 2 840 kg.

([2]) Dans le cas de véhicules équipés d'une installation à GPL ou à GNC, une réception par type de véhicule au titre du règlement n° 67 ou du règlement n° 110 de l'ONU est requise.

([3]) L'installation d'un système de contrôle électronique de la stabilité (ESC) est requise en vertu de l'article 12 et de l'article 13 du règlement (CE) n° 661/2009.

([4]) L'installation d'un système de contrôle électronique de la stabilité (ESC) est requise en vertu de l'article 12 et de l'article 13 du règlement (CE) n° 661/2009.

([4A]) Tout dispositif de protection éventuellement installé doit respecter les prescriptions du règlement n° 18 de l'ONU.

([4B]) Ce règlement s'applique aux sièges qui n'entrent pas dans le champ d'application du règlement n° 80 de l'ONU.

([5]) Les véhicules de cette catégorie doivent être munis d'un dispositif adéquat de dégivrage et de désembuage du pare-brise.

([6]) Les véhicules de cette catégorie doivent être munis de lave-glaces et d'essuie-glaces adéquats.

(9) Pour les véhicules ayant une masse de référence dépassant 2 610 kg qui ne sont pas réceptionnés par type au titre du règlement (CE) n° 715/2007 (à la demande du constructeur et pour autant que leur masse de référence ne dépasse pas 2 840 kg).

(9A) S'applique uniquement lorsque les véhicules sont dotés d'un équipement visé par le règlement n° 64 de l'ONU. Système de surveillance de la pression des pneumatiques obligatoire pour les véhicules M1 conformément à l'article 9, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 661/2009.

(10) S'applique uniquement aux véhicules équipés d'attelage(s).

(11) S'applique aux véhicules dont la masse en charge maximale techniquement admissible ne dépasse pas 2,5 tonnes.

(12) S'applique uniquement aux véhicules dont le "point de référence de place assise (point "R")" du siège le plus bas n'est pas situé à plus de 700 mm au-dessus du niveau du sol.

(13) S'applique uniquement lorsque le constructeur demande la réception par type de véhicules destinés au transport de marchandises dangereuses.

(14) S'applique uniquement aux véhicules de catégorie N1, classe I comme décrit dans l'annexe I du règlement (CE) n° 715/2007.

(15) La conformité au règlement (CE) n° 661/2009 est obligatoire. Toutefois, la réception par type au titre de ce numéro d'élément n'est pas prévue car il représente la collection des éléments individuels 3A, 3B, 4A, 5A, 6A, 6B, 7A, 8A, 9A, 9B, 10A, 12A, 13A, 13B, 14A, 15A, 15B, 16A, 17A, 17B, 18A, 19A, 20A, 21A, 22A, 22B, 22C, 23A, 24A, 25A, 25B, 25C, 25D, 25E, 25F, 26A, 27A, 28A, 29A, 30A, 31A, 32A, 33A, 34A, 35A, 36A, 37A, 38A, 42A, 43A, 44A, 45A, 46A, 46B, 46C, 46D, 46E, 47A, 48A, 49A, 50A, 50B, 51A, 52A, 52B, 53A, 54A, 56A, 57A et 64 à 71. Les séries d'amendements des règlements de l'ONU ayant valeur contraignante sont énumérées dans l'annexe IV du règlement (CE) n° 661/2009. Les séries d'amendements adoptées par la suite sont acceptées en leur lieu et place.

Appendice 1

Actes réglementaires applicables aux fins de la réception UE par type pour véhicules produits en petites séries en application de l'article 41

Tableau 1

Véhicules M_1

Élément	Objet	Référence de l'acte réglementaire	Aspects spécifiques	Applicabilité et prescriptions spécifiques
1A	Niveau sonore	Règlement (UE) n° 540/2014		A
2A	Émissions des véhicules légers (Euro 5 et Euro 6) / accès aux informations	Règlement (CE) n° 715/2007		A
			a) Système de diagnostic embarqué (OBD)	Le véhicule est équipé d'un système OBD qui satisfait aux prescriptions de l'article 4, paragraphes 1 et 2, du règlement (CE) n° 692/2008 (le système OBD doit être conçu pour enregistrer au moins le dysfonctionnement du système de gestion du moteur). L'interface OBD doit être en mesure de communiquer avec les outils de diagnostic généralement disponibles.
			b) Conformité en service	Sans objet
			c) Accès aux informations	Il suffit que le constructeur du véhicule prévoie un accès aisé et rapide aux informations relatives à la réparation et à l'entretien.

Élément	Objet	Référence de l'acte réglementaire	Aspects spécifiques	Applicabilité et prescriptions spécifiques
			d) Mesure de la puissance	(Lorsque le constructeur du véhicule utilise un moteur d'un autre constructeur) Les données sur les essais au banc réalisés par le constructeur du moteur sont acceptées, à condition que le système de gestion du moteur soit identique [c'est-à-dire ait au moins la même unité électronique de commande (ECU)]. Les essais sur la puissance de sortie peuvent être effectués sur un banc dynamométrique. La perte de puissance dans la transmission doit être prise en compte.
3A	Prévention des risques d'incendie (réservoirs de carburant liquide)	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 34 de l'ONU	a) Réservoirs de carburant liquide	B
			b) Installation dans le véhicule	B
3B	Dispositifs arrière de protection anti-encastrement et leur montage; protection contre l'encastrement à l'arrière	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 58 de l'ONU		B
4A	Emplacement pour le montage et la fixation des plaques d'immatriculation arrière	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement (UE) n° 1003/2010		B

Élément	Objet	Référence de l'acte réglementaire	Aspects spécifiques	Applicabilité et prescriptions spécifiques
5A	Équipement de direction	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 79 de l'ONU		C
			a) Systèmes mécaniques	Les dispositions du paragraphe 5 du règlement n° 79 de l'ONU s'appliquent. Tous les essais prescrits au paragraphe 6.2 du règlement n° 79 de la CEE-ONU sont à effectuer et les prescriptions du paragraphe 6.1 du règlement n° 79 de l'ONU s'appliquent.
			b) Système complexe de commande électronique des véhicules	Toutes les prescriptions de l'annexe 6 du règlement n° 79 de l'ONU s'appliquent. La conformité à ces prescriptions ne peut être contrôlée que par un service technique.
6A	Serrures et organes de fixation des portes	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 11 de l'ONU		C
			a) Prescriptions générales (paragraphe 5 du règlement n° 11 de l'ONU)	Toutes les prescriptions s'appliquent.
			b) Prescriptions en matière de performances (paragraphe 6 du règlement n° 11 de l'ONU)	Seules les prescriptions du paragraphe 6.1.5.4 et du paragraphe 6.3 du règlement n° 11 de l'ONU s'appliquent.
7A	Avertisseurs sonores et signalisation sonore	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 28 de l'ONU	a) Composants	X
			b) Installation sur le véhicule	B

Élément	Objet	Référence de l'acte réglementaire	Aspects spécifiques	Applicabilité et prescriptions spécifiques
8A	Systèmes de vision indirecte et leur montage	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 46 de l'ONU	a) Composants	X
			b) Installation sur le véhicule	B
9B	Freinage des voitures particulières	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 13-H de l'ONU	a) Prescriptions en matière de conception et d'essais	A
			b) Contrôle électronique de la stabilité (ESC) et systèmes d'assistance au freinage (BAS)	L'installation de systèmes BAS et ESC n'est pas requise. Si le véhicule en est équipé, ils doivent être conformes aux prescriptions du règlement n° 13-H de l'ONU.
10A	Compatibilité électromagnétique	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 10 de l'ONU		B
12A	Aménagements intérieurs	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 21 de l'ONU		C
			a) Aménagement intérieur	
			i) Prescriptions en matière de rayons et de saillie pour les boutons, tirettes et autres éléments similaires, commandes et aménagement intérieur général	Il peut être dérogé aux prescriptions des paragraphes 5.1 à 5.6 du règlement n° 21 de l'ONU à la demande du constructeur. Les prescriptions du paragraphe 5.2 du règlement n° 21 de l'ONU, à l'exception des paragraphes 5.2.3.1, 5.2.3.2 et 5.2.4, s'appliquent.
			ii) Essais d'absorption d'énergie sur la partie supérieure du tableau de bord	Les essais d'absorption d'énergie sur la partie supérieure du tableau de bord ne seront effectués que lorsque le véhicule n'est pas équipé d'au moins deux airbags avant ou deux harnais statiques à quatre points.

Élément	Objet	Référence de l'acte réglementaire	Aspects spécifiques	Applicabilité et prescriptions spécifiques
			iii) Essai d'absorption d'énergie de la partie arrière des sièges	Sans objet
			b) Vitres, toits ouvrants et cloisons de séparation à commande électrique	Toutes les prescriptions du paragraphe 5.8 du règlement n° 21 de l'ONU s'appliquent.
13B	Protection des véhicules à moteur contre une utilisation non autorisée	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 116 de l'ONU		A Les dispositions du paragraphe 8.3.1.1.1 du règlement n° 116 de l'ONU peuvent être appliquées en lieu et place du paragraphe 8.3.1.1.2 dudit règlement, quel que soit le type de groupe motopropulseur.
14A	Protection du conducteur contre le dispositif de conduite en cas de choc	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 12 de l'ONU		C
				Les essais sont nécessaires lorsque le véhicule n'a pas été soumis à un essai au titre du règlement n° 94 de l'ONU (voir élément 53A).

Élément	Objet	Référence de l'acte réglementaire	Aspects spécifiques	Applicabilité et prescriptions spécifiques
15A	Sièges, leurs ancrages et appuie-tête	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 17 de l'ONU		C
			a) Prescriptions générales i) Spécifications	Les prescriptions du paragraphe 5.2 du règlement n° 17 de l'ONU s'appliquent, à l'exception du point 5.2.3.
			ii) Essais de la résistance du dossier du siège et des appuie-tête	Les prescriptions du paragraphe 6.2 du règlement n° 17 de l'ONU s'appliquent.
			iii) Essais sur les systèmes de déverrouillage et de réglage	L'essai doit être réalisé en conformité avec les prescriptions de l'annexe 7 au règlement n° 17 de l'ONU.
			b) Appuie-tête i) Spécifications	Les prescriptions des paragraphes 5.4, 5.5, 5.6, 5.10, 5.11 et 5.12 du règlement n° 17 de l'ONU s'appliquent, à l'exception du point 5.5.2 dudit règlement.
			ii) Essais de résistance sur les appuie-tête	L'essai prescrit au paragraphe 6.4 du règlement n° 17 de l'ONU doit être effectué.
			c) Prescriptions spéciales relatives à la protection des occupants contre les déplacements de bagages	À la demande du constructeur, il peut être dérogé aux prescriptions de l'annexe 9 du règlement n° 26 de l'ONU.

Élément	Objet	Référence de l'acte réglementaire	Aspects spécifiques	Applicabilité et prescriptions spécifiques
16A	Saillies extérieures	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 26 de l'ONU		C
			a) Spécifications générales	Les prescriptions du paragraphe 5 du règlement n° 26 de l'ONU s'appliquent.
			b) Spécifications particulières	Les prescriptions du paragraphe 6 du règlement n° 26 de l'ONU s'appliquent.
17A	Accès au véhicule et manœuvrabilité (marche arrière)	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement (UE) n° 130/2012		D
17B	Appareil indicateur de vitesse, y compris son installation	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 39 de l'ONU		B
18A	Plaque réglementaire du constructeur et VIN	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement (UE) n° 19/2011		B
19A	Ancrages de ceintures de sécurité, systèmes d'ancrage Isofix et ancrages pour fixation supérieure Isofix	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 14 de l'ONU		B

Élément	Objet	Référence de l'acte réglementaire	Aspects spécifiques	Applicabilité et prescriptions spécifiques
20A	Installation des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse sur les véhicules	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 48 de l'ONU		B Des feux de circulation diurne (DRL) doivent être montés sur un nouveau type de véhicule.
21A	Dispositifs catadioptriques pour les véhicules à moteur et leurs remorques	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 3 de l'ONU		X
22A	Feux de position avant et arrière, feux stop et feux d'encombrement pour les véhicules à moteur et leurs remorques	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 7 de l'ONU		X
22B	Feux de circulation diurne pour les véhicules à moteur	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 87 de l'ONU		X
22C	Feux de position latéraux pour les véhicules à moteur et leurs remorques	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 91 de l'ONU		X
23A	Feux indicateurs de direction pour les véhicules à moteur et leurs remorques	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 6 de l'ONU		X
24A	Dispositifs d'éclairage de la plaque d'immatriculation arrière des véhicules à moteur et de leurs remorques	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 4 de l'ONU		X

Élément	Objet	Référence de l'acte réglementaire	Aspects spécifiques	Applicabilité et prescriptions spécifiques
25A	Projecteurs scellés halogènes, pour véhicules à moteur, émettant un faisceau de croisement asymétrique européen ou un faisceau de route, ou les deux à la fois	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 31 de l'ONU		X
25B	Lampes à incandescence destinées à être utilisées dans les feux homologués des véhicules à moteur et de leurs remorques	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 37 de l'ONU		X
25C	Projecteurs de véhicules à moteur munis de sources lumineuses à décharge	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 98 de l'ONU		X
25D	Sources lumineuses à décharge pour projecteurs homologués de véhicules à moteur	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 99 de l'ONU		X
25E	Projecteurs pour véhicules à moteur émettant un faisceau de croisement asymétrique ou un faisceau de route, ou les deux à la fois, et équipés de lampes à incandescence et/ou de modules DEL	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 112 de l'ONU		X

Élément	Objet	Référence de l'acte réglementaire	Aspects spécifiques	Applicabilité et prescriptions spécifiques
25F	Systèmes d'éclairage avant adaptatifs (AFS) destinés aux véhicules automobiles	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 123 de l'ONU		X
26A	Feux de brouillard avant des véhicules à moteur	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 19 de l'ONU		X
27A	Dispositifs de remorquage	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement (UE) n° 1005/2010		B
28A	Feux de brouillard arrière des véhicules à moteur et de leurs remorques	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 38 de l'ONU		X
29A	Feux de marche arrière des véhicules à moteur et de leurs remorques	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 23 de l'ONU		X
30A	Feux de stationnement pour véhicules à moteur	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 77 de l'ONU		X
31A	Ceintures de sécurité, systèmes de retenue, dispositifs de retenue pour enfants et dispositifs de retenue pour enfants Isofix	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 16 de l'ONU	a) Composants	X
			b) Prescriptions relatives à l'installation	B

Élément	Objet	Référence de l'acte réglementaire	Aspects spécifiques	Applicabilité et prescriptions spécifiques
32A	Champ de vision vers l'avant	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 125 de l'ONU		A
33A	Emplacement et moyens d'identification des commandes manuelles, des témoins et des indicateurs	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 121 de l'ONU		A
34A	Dispositifs de dégivrage et de désembuage du pare-brise	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement (UE) n° 672/2010		C
			a) Dégivrage du pare-brise	Seul le point 1.1.1 de l'annexe II du règlement (UE) n° 672/2010 s'applique, à condition que le flux d'air chaud soit soufflé sur l'ensemble de la surface du pare-brise ou que ce dernier soit chauffé électriquement sur toute sa surface.
			b) Désembuage du pare-brise	Seul le point 1.2.1 de l'annexe II du règlement (UE) n° 672/2010 s'applique, à condition que le flux d'air chaud soit soufflé sur l'ensemble de la surface du pare-brise ou que ce dernier soit chauffé électriquement sur toute sa surface.

Élément	Objet	Référence de l'acte réglementaire	Aspects spécifiques	Applicabilité et prescriptions spécifiques
35A	Essuie-glace et lave-glace du pare-brise	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement (UE) n° 1008/2010		C
			a) Dispositif d'essuie-glace du pare-brise	Les points 1.1 à 1.1.10 de l'annexe III du règlement (UE) n° 1008/2010 s'appliquent. Seul l'essai décrit au point 2.1.10 de l'annexe III du règlement (UE) n° 1008/2010 doit être effectué.
			b) Dispositif de lave-glace du pare-brise	Le point 1.2 de l'annexe III du règlement (UE) n° 1008/2010 s'applique, à l'exception des points 1.2.2, 1.2.3 et 1.2.5.
36A	Systèmes de chauffage	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 122 de l'ONU		C L'installation d'un système de chauffage n'est pas requise.
			a) Tous les systèmes de chauffage	Les prescriptions des paragraphes 5.3 et 6 du règlement n° 122 de l'ONU s'appliquent.
			b) Systèmes de chauffage GPL	Les prescriptions de l'annexe 8 du règlement n° 122 de l'ONU s'appliquent.
37A	Protecteurs de roues	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement (UE) n° 1009/2010		B

Élément	Objet	Référence de l'acte réglementaire	Aspects spécifiques	Applicabilité et prescriptions spécifiques
38A	Appuie-tête incorporés ou non dans les sièges des véhicules	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 25 de l'ONU		X
41A	Émissions (Euro VI) des véhicules lourds/accès aux informations	Règlement (CE) n° 595/2009		A À l'exception de l'ensemble des prescriptions relatives aux systèmes OBD et à l'accès aux informations.
			Mesure de la puissance	(Lorsque le constructeur du véhicule utilise un moteur d'un autre constructeur) Les données sur les essais au banc réalisés par le constructeur du moteur sont acceptées, à condition que le système de gestion du moteur soit identique (c'est-à-dire ait au moins la même unité ECU). Les essais sur la puissance de sortie peuvent être effectués sur un banc dynamométrique. La perte de puissance dans la transmission doit être prise en compte.
44A	Masses et dimensions	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement (UE) n° 1230/2012		B À la demande du constructeur, il peut être dérogé à l'essai de démarrage en côte à la masse maximale de l'ensemble décrit au point 5.1 de la partie A de l'annexe I du règlement (UE) n° 1230/2012.

Élément	Objet	Référence de l'acte réglementaire	Aspects spécifiques	Applicabilité et prescriptions spécifiques
45A	Vitrages de sécurité et leur installation sur les véhicules	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 43 de l'ONU	a) Composants	X
			b) Installation	B
46A	Montage des pneumatiques	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement (UE) n° 458/2011		B Les dates d'application progressive sont celles énoncées à l'article 13 du règlement (CE) n° 661/2009.
46B	Pneumatiques pour les véhicules à moteur et leurs remorques (classe C_1)	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 30 de l'ONU	Composants	X
46D	Émissions sonores de roulement, adhérence sur sol mouillé et résistance au roulement (classes C_1, C_2 et C_3)	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 117 de l'ONU	Composants	X
46E	Équipement de secours à usage temporaire, pneumatiques/ système pour roulage à plat et système de surveillance de la pression des pneumatiques	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 64 de l'ONU	Composants	X
			Installation d'un système de surveillance de la pression des pneumatiques (TPMS)	B L'installation d'un système TPMS n'est pas requise.
50A	Pièces mécaniques d'attelage des ensembles de véhicules	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 55 de l'ONU	a) Composants	X
			b) Installation	B

Élément	Objet	Référence de l'acte réglementaire	Aspects spécifiques	Applicabilité et prescriptions spécifiques
53A	Protection des occupants en cas de collision frontale	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 94 de l'ONU		C Les prescriptions du règlement n° 94 de l'ONU s'appliquent aux véhicules équipés d'airbags avant. Les véhicules non équipés d'airbags doivent satisfaire aux prescriptions de l'élément 14A de ce tableau.
54A	Protection des occupants en cas de collision latérale	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 95 de l'ONU		C
			Essai avec fausse tête	Le constructeur doit fournir au service technique les informations appropriées concernant un éventuel impact de la tête du mannequin contre la structure du véhicule ou le vitrage latéral, s'il est composé de verre feuilleté. Lorsqu'il est prouvé que cet impact risque de se produire, l'essai partiel avec la tête du mannequin décrit au paragraphe 3.1 de l'annexe 8 du règlement n° 95 de l'ONU doit être effectué et le critère spécifié au paragraphe 5.2.1.1 du règlement n° 95 de l'ONU doit être rempli. Avec l'accord du service technique, la procédure d'essai décrite à l'annexe 4 du règlement n° 21 de l'ONU peut être utilisée à la place de l'essai du règlement n° 95 de l'ONU.

Élément	Objet	Référence de l'acte réglementaire	Aspects spécifiques	Applicabilité et prescriptions spécifiques
58	Protection des piétons	Règlement (CE) n° 78/2009	a) Prescriptions techniques applicables au véhicule	Sans objet
			b) Systèmes de protection frontale	X
59	Recyclabilité	Directive 2005/64/CE		Sans objet - Seul l'article 7 sur la réutilisation des composants s'applique.
61	Systèmes de climatisation	Directive 2006/40/CE		A
62	Système hydrogène	Règlement (CE) n° 79/2009		X
63	Sécurité générale	Règlement (CE) n° 661/2009		Voir la note explicative ([15]) du tableau figurant dans la présente partie, qui énumère les actes réglementaires applicables aux fins de la réception UE par type des véhicules produits en séries illimitées.
64	Indicateurs de changement de vitesse	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement (UE) n° 65/2012		Sans objet
67	Organes spéciaux pour l'alimentation des moteurs au gaz de pétrole liquéfié (GPL) et leur installation sur les véhicules à moteur	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 67 de l'ONU	a) Composants	X
			b) Installation	A

Élément	Objet	Référence de l'acte réglementaire	Aspects spécifiques	Applicabilité et prescriptions spécifiques
68	Systèmes d'alarme pour véhicules (SAV)	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 97 de l'ONU	a) Composants	X
			b) Installation	B
69	Sécurité électrique	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 100 de l'ONU		B
70	Organes spéciaux pour l'alimentation des moteurs au GNC et leur installation sur les véhicules à moteur	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 110 de l'ONU	a) Composants	X
			b) Installation	A
72	Système eCall	Règlement (UE) 2015/758		Sans objet

Notes explicatives

X

Application intégrale de l'acte réglementaire comme suit:

a) une fiche de réception par type doit être délivrée;

b) les essais et contrôles doivent être réalisés par le service technique ou le constructeur, dans les conditions fixées aux articles 67 à 81;

c) un rapport d'essais doit être rédigé conformément à l'annexe III;

d) la conformité de la production (COP) doit être assurée.

A

Application de l'acte réglementaire comme suit:

a) toutes les prescriptions de l'acte réglementaire doivent être respectées, sauf indication contraire;

b) aucune fiche de réception par type n'est requise;

c) les essais et contrôles doivent être réalisés par le service technique ou le constructeur, dans les conditions fixées aux articles 67 à 81;

d) un rapport d'essais doit être rédigé conformément à l'annexe III;

e) la COP doit être assurée.

B

Application de l'acte réglementaire comme suit:

Comme pour la lettre "A", sauf que le constructeur peut effectuer les essais et les contrôles lui-même, sous réserve de l'accord de l'autorité compétente en matière de réception.

C

Application de l'acte réglementaire comme suit:

a) seules les prescriptions techniques de l'acte réglementaire doivent être respectées, indépendamment de toute disposition transitoire;

b) aucune fiche de réception par type n'est requise;

c) les essais et contrôles doivent être réalisés par le service technique ou par le constructeur (voir les décisions sous la lettre "B");

d) un rapport d'essais doit être rédigé conformément à l'annexe III;

e) la COP doit être assurée.

D

Comme pour les décisions sous les lettres "B" et "C", à cette exception près qu'une déclaration de conformité soumise par le constructeur est suffisante. Aucun rapport d'essai n'est requis.

L'autorité compétente en matière de réception ou le service technique peut, le cas échéant, exiger des informations ou éléments de preuve supplémentaires.

Sans objet

L'acte réglementaire ne s'applique pas. Le respect d'un ou plusieurs aspects spécifiques inclus dans l'acte réglementaire peut toutefois être imposé.

La série d'amendements des règlements de l'ONU à utiliser figure à l'annexe IV du règlement (CE) n° 661/2009. Les séries d'amendements adoptées par la suite sont acceptées en leur lieu et place.

Tableau 2

Véhicules N_1[1]

Élément	Objet	Acte réglementaire	Aspects spécifiques	Applicabilité et prescriptions spécifiques
1A	Niveau sonore	Règlement (UE) n° 540/2014		A
2A	Émissions des véhicules légers (Euro 5 et Euro 6)/accès aux informations	Règlement (CE) n° 715/2007		A
			a) OBD	Le véhicule est équipé d'un système OBD qui satisfait aux prescriptions de l'article 4, paragraphes 1 et 2, du règlement (CE) n° 692/2008 (le système OBD doit être conçu pour enregistrer au moins le dysfonctionnement du système de gestion du moteur). L'interface OBD doit être en mesure de communiquer avec les outils de diagnostic généralement disponibles.
			b) Conformité en service	Sans objet
			c) Accès aux informations	Il suffit que le constructeur prévoie un accès aisé et rapide aux informations relatives à la réparation et à l'entretien.

[1] Les notes explicatives relatives au tableau "Actes réglementaires applicables aux fins de la réception UE par type des véhicules produits en séries illimitées" de la présente partie s'appliquent également au présent tableau. Les lettres dans le présent tableau ont le même sens que dans le tableau 1 du présent appendice.

Élément	Objet	Acte réglementaire	Aspects spécifiques	Applicabilité et prescriptions spécifiques
			d) Mesure de la puissance	(Lorsque le constructeur du véhicule utilise un moteur d'un autre constructeur) Les données sur les essais au banc réalisés par le constructeur du moteur sont acceptées, à condition que le système de gestion du moteur soit identique (c'est-à-dire ait au moins la même unité ECU). Les essais sur la puissance de sortie peuvent être effectués sur un banc dynamométrique. La perte de puissance dans la transmission doit être prise en compte.
3A	Prévention des risques d'incendie (réservoirs de carburant liquide)	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 34 de l'ONU	a) Réservoirs de carburant liquide	B
			b) Installation dans le véhicule	B
3B	Dispositifs arrière de protection anti-encastrement et leur montage; protection contre l'encastrement à l'arrière	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 58 de l'ONU		B
4A	Emplacement pour le montage et la fixation des plaques d'immatriculation arrière	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement (UE) n° 1003/2010		B

Élément	Objet	Acte réglementaire	Aspects spécifiques	Applicabilité et prescriptions spécifiques
5A	Équipement de direction	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 79 de l'ONU		C
			a) Systèmes mécaniques	Les dispositions du paragraphe 5 du règlement n° 79.01 de l'ONU s'appliquent. Tous les essais prescrits au paragraphe 6.2 du règlement n° 79 de l'ONU sont à effectuer et les prescriptions du paragraphe 6.1 du règlement n° 79 de l'ONU s'appliquent.
			b) Système complexe de commande électronique des véhicules	Toutes les prescriptions de l'annexe 6 du règlement n° 79 de l'ONU s'appliquent. La conformité à ces prescriptions ne peut être contrôlée que par un service technique.
6B	Serrures et organes de fixation des portes	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 11 de l'ONU		C
			a) Prescriptions générales (paragraphe 5 du règlement n° 11 de l'ONU)	Toutes les prescriptions s'appliquent.
			b) Prescriptions en matière de performances (paragraphe 6 du règlement n° 11 de l'ONU)	Seules les prescriptions du paragraphe 6.1.5.4 et du paragraphe 6.3 du règlement n° 11 de l'ONU s'appliquent.
7A	Avertisseurs sonores et signalisation sonore	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 28 de l'ONU	a) Composants	X
			b) Installation sur le véhicule	B

Élément	Objet	Acte réglementaire	Aspects spécifiques	Applicabilité et prescriptions spécifiques
8A	Systèmes de vision indirecte et leur montage	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 46 de l'ONU	a) Composants	X
			b) Installation sur le véhicule	B
9A	Freinage des véhicules et des remorques	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 13 de l'ONU	a) Prescriptions en matière de conception et d'essais	A
			b) Contrôle électronique de la stabilité (ESC)	L'installation d'un système ESC n'est pas requise. Si le véhicule en est équipé, il doit être conforme aux prescriptions du règlement n° 13 de l'ONU.
9B	Freinage des voitures particulières	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 13-H de l'ONU	a) Prescriptions en matière de conception et d'essais	A
			b) ESC et systèmes d'assistance au freinage (BAS)	L'installation de systèmes BAS et ESC n'est pas requise. Si le véhicule en est équipé, ils doivent être conformes aux prescriptions du règlement n° 13-H de l'ONU.
10A	Compatibilité électromagnétique	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 10 de l'ONU		B
13B	Protection des véhicules à moteur contre une utilisation non autorisée	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 116 de l'ONU		A Les dispositions du paragraphe 8.3.1.1.1 du règlement n° 116 de l'ONU peuvent être appliquées en lieu et place du paragraphe 8.3.1.1.2 dudit règlement, quel que soit le type de groupe motopropulseur.
14A	Protection du conducteur contre le dispositif de conduite en cas de choc	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 12 de l'ONU		C
			a) Essai de choc contre barrière	Un essai est requis.
			b) Essai de choc corporel contre volant avec bloc d'essai	Non requis si le volant est équipé d'un airbag.
			c) Essai avec fausse tête	Non requis si le volant est équipé d'un airbag.

Élément	Objet	Acte réglementaire	Aspects spécifiques	Applicabilité et prescriptions spécifiques
15A	Sièges, leurs ancrages et appuie-tête	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 17 de l'ONU		B
17A	Accès au véhicule et manœuvrabilité (marche arrière)	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement (UE) n° 130/2012		D
17B	Appareil indicateur de vitesse, y compris son installation	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 39 de l'ONU		B
18A	Plaque réglementaire du constructeur et VIN	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement (UE) n° 19/2011		B
19A	Ancrages de ceintures de sécurité, systèmes d'ancrage Isofix et ancrages pour fixation supérieure Isofix	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 14 de l'ONU		B
20A	Installation des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse des véhicules à moteur	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 48 de l'ONU		B Des feux de circulation diurne (DRL) doivent être montés sur un nouveau type de véhicule.
21A	Dispositifs catadioptriques pour les véhicules à moteur et leurs remorques	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 3 de l'ONU		X

Élément	Objet	Acte réglementaire	Aspects spécifiques	Applicabilité et prescriptions spécifiques
22A	Feux de position avant et arrière, feux stop et feux d'encombrement pour les véhicules à moteur et leurs remorques	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 7 de l'ONU		X
22B	Feux de circulation diurne pour les véhicules à moteur	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 87 de l'ONU		X
22C	Feux de position latéraux pour les véhicules à moteur et leurs remorques	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 91 de l'ONU		X
23A	Feux indicateurs de direction pour les véhicules à moteur et leurs remorques	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 6 de l'ONU		X
24A	Dispositifs d'éclairage de la plaque d'immatriculation arrière des véhicules à moteur et de leurs remorques	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 4 de l'ONU		X
25A	Projecteurs scellés halogènes, pour véhicules à moteur, émettant un faisceau de croisement asymétrique européen ou un faisceau de route, ou les deux à la fois	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 31 de l'ONU		X

Élément	Objet	Acte réglementaire	Aspects spécifiques	Applicabilité et prescriptions spécifiques
25B	Lampes à incandescence destinées à être utilisées dans les feux homologués des véhicules à moteur et de leurs remorques	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 37 de l'ONU		X
25C	Projecteurs de véhicules à moteur munis de sources lumineuses à décharge	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 98 de l'ONU		X
25D	Sources lumineuses à décharge pour projecteurs homologués de véhicules à moteur	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 99 de l'ONU		X
25E	Projecteurs pour véhicules à moteur émettant un faisceau de croisement asymétrique ou un faisceau de route, ou les deux à la fois, et équipés de lampes à incandescence et/ou de modules DEL	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 112 de l'ONU		X
25F	Systèmes d'éclairage avant adaptatifs (AFS) destinés aux véhicules automobiles	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 123 de l'ONU		X
26A	Feux de brouillard avant des véhicules à moteur	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 19 de l'ONU		X

Élément	Objet	Acte réglementaire	Aspects spécifiques	Applicabilité et prescriptions spécifiques
27A	Dispositifs de remorquage	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement (UE) n° 1005/2010		B
28A	Feux de brouillard arrière des véhicules à moteur et de leurs remorques	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 38 de l'ONU		X
29A	Feux de marche arrière des véhicules à moteur et de leurs remorques	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 23 de l'ONU		X
30A	Feux de stationnement pour véhicules à moteur	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 77 de l'ONU		X
31A	Ceintures de sécurité, systèmes de retenue, dispositifs de retenue pour enfants et dispositifs de retenue pour enfants Isofix	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 16 de l'ONU	a) Composants	X
			b) Prescriptions relatives à l'installation	B
33A	Emplacement et moyens d'identification des commandes manuelles, des témoins et des indicateurs	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 121 de l'ONU		A
34A	Dispositifs de dégivrage et de désembuage du pare-brise	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement (UE) n° 672/2010		Sans objet Le véhicule doit être muni d'un système adéquat de dégivrage et de désembuage du pare-brise.

Élément	Objet	Acte réglementaire	Aspects spécifiques	Applicabilité et prescriptions spécifiques
35A	Essuie-glace et lave-glace du pare-brise	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement (UE) n° 1008/2010		Sans objet Le véhicule doit être muni d'un système adéquat d'essuie-glace et de lave-glace du pare-brise.
36A	Systèmes de chauffage	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 122 de l'ONU		C L'installation d'un système de chauffage n'est pas requise.
			a) Tous les systèmes de chauffage	Les prescriptions des paragraphes 5.3 et 6 du règlement n° 122 de l'ONU s'appliquent.
			b) Systèmes de chauffage GPL	Les prescriptions de l'annexe 8 du règlement n° 122 de l'ONU s'appliquent.
41A	Émissions (Euro VI) des véhicules lourds/accès aux informations	Règlement (CE) n° 595/2009		A À l'exception de l'ensemble des prescriptions relatives aux systèmes OBD et à l'accès aux informations.
			Mesure de la puissance	(Lorsque le constructeur du véhicule utilise un moteur d'un autre constructeur) Les données sur les essais au banc réalisés par le constructeur du moteur sont acceptées, à condition que le système de gestion du moteur soit identique (c'est-à-dire ait au moins la même unité ECU). Les essais sur la puissance de sortie peuvent être effectués sur un banc dynamométrique. La perte de puissance dans la transmission doit être prise en compte.

Élément	Objet	Acte réglementaire	Aspects spécifiques	Applicabilité et prescriptions spécifiques
43A	Systèmes antiprojections	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement (UE) n° 109/2011		B
45A	Vitrages de sécurité et leur installation sur les véhicules	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 43 de l'ONU	a) Composants	X
			b) Installation	B
46A	Montage des pneumatiques	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement (UE) n° 458/2011		B Les dates d'application progressive sont celles énoncées à l'article 13 du règlement (CE) n° 661/2009.
46B	Pneumatiques pour les véhicules à moteur et leurs remorques (classe C_1)	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 30 de l'ONU	Composants	X
46C	Pneumatiques pour les véhicules utilitaires et leurs remorques (classes C_2 et C_3)	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 54 de l'ONU	Composants	X
46D	Émissions sonores de roulement, adhérence sur sol mouillé et résistance au roulement (classes C_1, C_2 et C_3)	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 117 de l'ONU	Composants	X

Élément	Objet	Acte réglementaire	Aspects spécifiques	Applicabilité et prescriptions spécifiques
46E	Équipement de secours à usage temporaire, pneumatiques/système pour roulage à plat et système de surveillance de la pression des pneumatiques	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 64 de l'ONU	Composants	X
			Montage d'un système de surveillance de la pression des pneumatiques	B L'installation d'un système TPMS n'est pas requise.
48A	Masses et dimensions	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement (UE) n° 1230/2012		B
			Essai de démarrage en côte à la masse maximale de l'ensemble	À la demande du constructeur, il peut être dérogé à l'essai de démarrage en côte à la masse maximale de l'ensemble décrit au point 5.1 de la partie A de l'annexe I du règlement (UE) n° 1230/2012.
49A	Saillies extérieures à l'avant de la cloison postérieure de la cabine des véhicules utilitaires	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 61 de l'ONU		C
			a) Spécifications générales	Les prescriptions du paragraphe 5 du règlement n° 61 de l'ONU s'appliquent.
			b) Spécifications particulières	Les prescriptions du paragraphe 6 du règlement n° 61 de l'ONU s'appliquent.
50A	Pièces mécaniques d'attelage des ensembles de véhicules	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 55 de l'ONU	a) Composants	X
			b) Installation	B

Élément	Objet	Acte réglementaire	Aspects spécifiques	Applicabilité et prescriptions spécifiques
54A	Protection des occupants en cas de collision latérale	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 95 de l'ONU	C	C
			Essai avec fausse tête	Le constructeur fournit au service technique les informations appropriées concernant un éventuel impact de la tête du mannequin contre la structure du véhicule ou le vitrage latéral, s'il est composé de verre feuilleté. Lorsqu'il est prouvé que cet impact risque de se produire, l'essai partiel avec la tête du mannequin décrit au paragraphe 3.1 de l'annexe 8 du règlement n° 95 de l'ONU doit être effectué et le critère défini au paragraphe 5.2.1.1 du règlement n° 95 de l'ONU doit être rempli. Avec l'accord du service technique, la procédure d'essai décrite à l'annexe 4 du règlement n° 21 de l'ONU peut être utilisée à la place de l'essai du règlement n° 95 de l'ONU mentionné ci-dessus.
56A	Véhicules destinés au transport de marchandises dangereuses	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 105 de l'ONU		A
58	Protection des piétons	Règlement (CE) n° 78/2009	a) Prescriptions techniques applicables à un véhicule	Sans objet
			b) Systèmes de protection frontale	X
59	Recyclabilité	Directive 2005/64/CE		Sans objet Seul l'article 7 sur la réutilisation des composants s'applique.
61	Systèmes de climatisation	Directive 2006/40/CE		B

Élément	Objet	Acte réglementaire	Aspects spécifiques	Applicabilité et prescriptions spécifiques
62	Système hydrogène	Règlement (CE) n° 79/2009		X
63	Sécurité générale	Règlement (CE) n° 661/2009		Voir la note explicative ([15]) du tableau figurant dans la présente partie, qui énumère les actes réglementaires applicables aux fins de la réception UE par type des véhicules produits en séries illimitées.
67	Organes spéciaux pour l'alimentation des moteurs au gaz de pétrole liquéfié (GPL) et leur installation sur les véhicules à moteur	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 67 de l'ONU	a) Composants	X
			b) Installation	A
68	Systèmes d'alarme pour véhicules (SAV)	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 97 de l'ONU	a) Composants	X
			b) Installation	B
69	Sécurité électrique	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 100 de l'ONU		B
70	Organes spéciaux pour l'alimentation des moteurs au GNC et leur installation sur les véhicules à moteur	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 110 de l'ONU	a) Composants	X
			b) Installation	A
71	Résistance de la cabine	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 29 de l'ONU		C
72	Système eCall	Règlement (UE) 2015/758		Sans objet

Appendice 2

Prescriptions applicables aux fins de la réception UE individuelle
de véhicules en application de l'article 44

1. APPLICATION

Aux fins de l'application du présent appendice, un véhicule est considéré comme neuf:

a) s'il n'a encore jamais été immatriculé; ou

b) s'il est immatriculé depuis moins de six mois au moment de la demande de réception individuelle de véhicule.

Un véhicule est réputé immatriculé lorsqu'il a obtenu une autorisation administrative permanente, temporaire ou à court terme pour sa mise en circulation, comportant son identification et l'attribution d'un numéro d'immatriculation ([1]).

([1]) En l'absence de certificat d'immatriculation, l'autorité compétente peut se référer aux documents disponibles attestant la date de construction ou le premier achat.

2. DISPOSITIONS ADMINISTRATIVES

2.1. Classement du véhicule

Les véhicules sont classés conformément aux critères énoncés dans l'annexe I, comme suit:

a) le nombre réel de places assises est pris en compte; et

b) la masse en charge maximale techniquement admissible est la masse maximale déclarée par le constructeur dans le pays d'origine et indiquée dans la documentation officielle.

Lorsque la catégorie du véhicule est difficile à déterminer en raison de la conception de la carrosserie, les conditions énoncées dans l'annexe I s'appliquent.

2.2. Demande de réception individuelle de véhicule

a) Le demandeur présente à l'autorité compétente en matière de réception une demande accompagnée de tous les documents pertinents nécessaires à la procédure de réception.

Lorsque la documentation présentée est incomplète, falsifiée ou contrefaite, la demande de réception est rejetée.

b) Pour un véhicule donné, une seule demande peut être présentée dans un seul État membre. L'autorité compétente en matière de réception peut exiger du demandeur un engagement écrit qu'une seule demande sera soumise dans l'État membre de l'autorité compétente en matière de réception.

Par "véhicule donné", on entend un véhicule physique dont le VIN est clairement identifié.

Tout demandeur peut néanmoins déposer une demande de réception UE individuelle de véhicule dans un autre État membre concernant un véhicule qui possède des caractéristiques techniques identiques ou similaires à celles du véhicule pour lequel une réception UE individuelle a été accordée.

c) Le modèle de formulaire de demande et les modalités de présentation du dossier sont déterminés par l'autorité compétente en matière de réception.

Les renseignements demandés concernant le véhicule ne peuvent consister qu'en une sélection appropriée des informations incluses dans l'annexe I.

d) Les prescriptions techniques auxquelles il convient de satisfaire sont celles énoncées au point 4.

Les prescriptions techniques sont celles applicables aux véhicules appartenant à un type de véhicule qui est actuellement en production, par rapport à la date de la soumission de la demande.

e) En ce qui concerne les essais requis par les actes réglementaires mentionnés dans la présente annexe, le demandeur établit une déclaration de conformité aux normes ou réglementations internationalement reconnues. La déclaration en question ne peut être émise que par le constructeur du véhicule.

Par "déclaration de conformité", on entend une déclaration établie par le bureau ou le service au sein de l'organisation du constructeur qui est dûment autorisé par la direction à engager pleinement la responsabilité juridique du constructeur en ce qui concerne la conception et la construction d'un véhicule.

Les actes réglementaires en vertu desquels une telle déclaration doit être établie sont ceux visés au point 4.

Lorsqu'une déclaration de conformité suscite des doutes, il peut être demandé au demandeur d'obtenir du constructeur un élément de preuve, notamment un rapport d'essais, qui corrobore la déclaration du constructeur.

2.3. Services techniques chargés des réceptions individuelles de véhicules

a) Les services techniques chargés des réceptions individuelles de véhicules relèvent de la catégorie A visée à l'article 68, paragraphe 1.

b) Par dérogation à la prescription de démontrer leur conformité aux normes énumérées dans l'appendice 1 de l'annexe III, les services techniques se conforment aux normes suivantes:

i) EN ISO/IEC 17025:2005, lorsqu'ils réalisent les essais eux-mêmes;

ii) EN ISO/IEC 17020:2012, lorsqu'ils vérifient la conformité du véhicule aux prescriptions figurant dans le présent appendice.

c) Lorsque des essais spécifiques nécessitant des compétences spécifiques doivent être réalisés à la demande du demandeur, ils sont effectués par l'un des services techniques notifiés à la Commission, au choix du demandeur.

2.4. Rapport d'essais

a) Les rapports d'essais sont établis conformément au paragraphe 5.10.2 de la norme EN ISO/IEC 17025:2005.

b) Les rapports d'essais sont rédigés dans l'une des langues de l'Union déterminée par l'autorité compétente en matière de réception.

Lorsque, en application du point 1.3 c), un rapport d'essais a été établi dans un État membre autre que celui chargé de la réception individuelle de véhicule, l'autorité compétente en matière de réception peut exiger que le demandeur présente une traduction certifiée du rapport d'essais.

c) Les rapports d'essais doivent comprendre une description du véhicule soumis aux essais, y compris son identification. Les pièces jouant un rôle important pour les résultats des essais doivent être décrites et leur numéro d'identification mentionné.

d) Sur requête d'un demandeur, un rapport d'essais concernant un système lié à un véhicule donné peut être présenté à plusieurs reprises, par le même ou un autre demandeur, aux fins de la réception individuelle d'un autre véhicule.

Dans ce cas, l'autorité compétente en matière de réception s'assure que les caractéristiques techniques du véhicule sont dûment inspectées sur la base du rapport d'essais.

L'inspection du véhicule et la documentation accompagnant le rapport d'essais doivent permettre de conclure que le véhicule dont la réception individuelle est sollicitée présente les mêmes caractéristiques que le véhicule décrit dans le rapport.

e) Seules des copies certifiées conformes d'un rapport d'essais peuvent être présentées.

f) Les rapports d'essais visés au point d) ne comprennent pas les rapports établis aux fins d'accorder la réception individuelle du véhicule.

2.5. Dans le cadre de la procédure de réception individuelle de véhicules, chaque véhicule donné est inspecté physiquement par le service technique.

Aucune exemption à ce principe n'est admise.

2.6. Si l'autorité compétente en matière de réception est convaincue que le véhicule satisfait aux prescriptions techniques spécifiées dans le présent appendice et est conforme à la description figurant dans la demande, elle accorde la réception conformément à l'article 44.

2.7. La fiche de réception est établie conformément à l'article 44.

2.8. L'autorité compétente en matière de réception conserve un dossier de toutes les réceptions qui ont été accordées en vertu de l'article 44.

3. RÉVISION DES PRESCRIPTIONS TECHNIQUES

La liste des prescriptions techniques figurant au point 4 fait l'objet d'une révision régulière pour tenir compte des résultats des travaux d'harmonisation en cours au sein du forum mondial pour l'harmonisation de la réglementation sur les véhicules (WP.29) à Genève, ainsi que de l'évolution de la législation dans les pays tiers.

4. PRESCRIPTIONS TECHNIQUES

Partie I: Véhicules appartenant à la catégorie M_1

Élément	Référence de l'acte réglementaire	Autres prescriptions
1	Directive 70/157/CEE du Conseil[1] (Niveau sonore admissible)	Essai au passage du véhicule a) Un essai est réalisé selon la "méthode A" visée dans l'annexe 3 du règlement n° 51 de l'ONU. Les limites sont celles spécifiées au point 2.1 de l'annexe I de la directive 70/157/CEE; un dépassement d'un décibel est admis. b) La piste d'essai doit être conforme à l'annexe 8 du règlement n° 51 de l'ONU. Une piste d'essai possédant des spécifications différentes peut être utilisée, à condition que le service technique ait procédé à des essais de corrélation. Un facteur de correction est appliqué, si nécessaire. c) Les systèmes d'échappement contenant des matériaux fibreux n'ont pas besoin d'être conditionnés comme le prescrit l'annexe 5 du règlement n° 51 de l'ONU. Essai à l'arrêt du véhicule L'essai doit être réalisé conformément au paragraphe 3.2 de l'annexe 3 du règlement n° 51 de l'ONU.

[1] Directive 70/157/CEE du Conseil du 6 février 1970 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives au niveau sonore admissible et au dispositif d'échappement des véhicules à moteur (JO L 42 du 23.2.1970, p. 16).

Élément	Référence de l'acte réglementaire	Autres prescriptions
2A	Règlement (CE) n° 715/2007 (Émissions des véhicules légers Euro 5 et Euro 6 / accès aux informations)	Émissions d'échappement a) Un essai du type I est réalisé conformément à l'annexe III du règlement (CE) n° 692/2008 en utilisant les facteurs de détérioration visés au point 1.4 de l'annexe VII dudit règlement. Les limites à appliquer sont celles indiquées dans les tableaux I et II de l'annexe I du règlement (CE) n° 715/2007. b) Il n'est pas nécessaire que le véhicule ait accompli 3 000 km comme mentionné au paragraphe 3.2.1 de l'annexe 4 du règlement n° 83 de l'ONU. c) Le carburant utilisé pour l'essai doit être le carburant de référence prescrit dans l'annexe IX du règlement (CE) n° 692/2008. d) Le banc dynamométrique doit être réglé conformément aux prescriptions techniques énoncées au paragraphe 3.2 de l'annexe 4 du règlement n° 83 de l'ONU. e) L'essai visé au point a) ne doit pas être effectué s'il est possible de démontrer que le véhicule est conforme au "Code of Regulations" de l'État de Californie visé au point 2.1.1 de l'annexe I du règlement (CE) n° 692/2008. Émissions par évaporation Pour les moteurs à essence, la présence d'un système de contrôle des émissions par évaporation est requise (par exemple, un filtre à charbon). Émissions du carter La présence d'un dispositif servant à recycler les gaz de carter est requise. OBD a) Le véhicule doit être équipé d'un système OBD. b) L'interface du système OBD doit être capable de communiquer avec les outils de diagnostic généralement utilisés pour les inspections techniques périodiques. Opacité des fumées a) Les véhicules équipés d'un moteur diesel doivent être essayés conformément aux méthodes d'essai visées dans l'appendice 2 de l'annexe IV du règlement (CE) n° 692/2008. b) La valeur corrigée du coefficient d'absorption doit être indiquée de manière lisible, en un endroit aisément accessible.

Élément	Référence de l'acte réglementaire	Autres prescriptions
		Émissions de CO_2 et consommation de carburant a) Un essai doit être effectué conformément à l'annexe XII du règlement (CE) n° 692/2008. b) Il n'est pas nécessaire que le véhicule ait accompli 3 000 km comme mentionné au paragraphe 3.1.1 de l'annexe 4 du règlement n° 83 de l'ONU. c) Lorsque le véhicule satisfait au "Code of Regulations" de l'État de Californie visé au point 2.1.1 de l'annexe I du règlement (CE) n° 692/2008 et ne doit donc pas faire l'objet d'un essai des émissions d'échappement, les États membres calculent les émissions de CO_2 et la consommation de carburant selon les formules indiquées dans les notes explicatives ([b]) et ([c]). Accès aux informations Les dispositions concernant l'accès aux informations ne s'appliquent pas. Mesure de la puissance a) Le demandeur doit présenter une déclaration du constructeur indiquant la puissance de sortie maximale du moteur en kW ainsi que le régime moteur correspondant en tours par minute. b) À titre d'alternative, le demandeur peut présenter une courbe de puissance de sortie du moteur fournissant les mêmes informations.
3A	Règlement n° 34 de l'ONU (Réservoirs de carburant — dispositifs de protection arrière)	Réservoirs de carburant a) Les réservoirs de carburant doivent satisfaire aux prescriptions du paragraphe 5 du règlement n° 34 de l'ONU, à l'exception des paragraphes 5.1, 5.2 et 5.12. En particulier, ils doivent être conformes aux paragraphes 5.9 et 5.9.1, mais aucun essai d'égouttement ne doit être effectué. b) Les réservoirs de GPL et de GNC doivent faire l'objet d'une réception par type conformément au règlement n° 67 de l'ONU, série 01 d'amendements, ou au règlement n° 110 de l'ONU ([a]), respectivement. Dispositions spécifiques pour les réservoirs de carburant fabriqués dans une matière plastique Le demandeur doit présenter une déclaration du constructeur établissant que le réservoir de carburant du véhicule donné, dont le VIN doit être précisé, est conforme à l'une au moins des dispositions suivantes: — FMVSS n° 301 ("Fuel system integrity"), ou — annexe 5 du règlement n° 34 de l'ONU. Dispositif de protection arrière La partie arrière du véhicule doit être construite conformément aux paragraphes 8 et 9 du règlement n° 34 de l'ONU.

Élément	Référence de l'acte réglementaire	Autres prescriptions
3B	Règlement n° 58 de l'ONU (Protection arrière contre l'encastrement)	La partie arrière du véhicule doit être construite conformément au paragraphe 2 du règlement n° 58 de l'ONU. Il suffit que les prescriptions énoncées au paragraphe 2.3 soient respectées.
4A	Règlement (UE) n° 1003/2010 (Emplacement pour plaque d'immatriculation arrière)	L'emplacement, l'inclinaison, les angles de visibilité et la position de la plaque d'immatriculation doivent être conformes au règlement (UE) n° 1003/2010.
5A	Règlement n° 79 de l'ONU (Équipement de direction)	Systèmes mécaniques a) Le mécanisme de direction doit être construit de sorte à se recentrer de lui-même. Afin de vérifier la conformité à cette disposition, il est procédé à un essai conformément aux paragraphes 6.1.2 et 6.2.1 du règlement n° 79 de l'ONU. b) La défaillance du mécanisme de direction ne doit pas entraîner une perte de contrôle complète du véhicule. Système complexe de commande électronique du véhicule (dispositifs de "commande électronique") Un système complexe de commande électronique n'est permis que s'il est conforme à l'annexe 6 du règlement n° 79 de l'ONU.
6A	Règlement n° 11 de l'ONU (Serrures et charnières des portes)	Conformité au paragraphe 6.1.5.4 du règlement n° 11 de l'ONU.
7A	Règlement n° 28 de l'ONU (Avertisseur sonore)	Composants Il n'est pas nécessaire que les dispositifs d'avertissement sonore soient réceptionnés par type conformément au règlement n° 28 de l'ONU. Ils doivent toutefois émettre un son continu, comme l'exige le paragraphe 6.1.1 du règlement n° 28 de l'ONU. Installation sur le véhicule a) L'essai doit être réalisé conformément au paragraphe 6.2 du règlement n° 28 de l'ONU. b) Le niveau de pression sonore maximal doit être conforme au paragraphe 6.2.7.

Élément	Référence de l'acte réglementaire	Autres prescriptions
8A	Règlement n° 46 de l'ONU (Systèmes de vision indirecte)	Composants a) Le véhicule doit être équipé des rétroviseurs prescrits au paragraphe 15.2 du règlement n° 46 de l'ONU. b) Il n'est pas nécessaire que les rétroviseurs soient réceptionnés par type conformément au règlement n° 46 de l'ONU. c) Le rayon de courbure des rétroviseurs ne doit pas causer de distorsions importantes de l'image. Le service technique peut décider de vérifier le rayon de courbure selon la méthode décrite dans l'annexe 7 du règlement n° 46 de l'ONU. Les rayons de courbure ne doivent pas être inférieurs à ceux prescrits au paragraphe 6.1.2.2.4 du règlement n° 46 de l'ONU. Installation sur le véhicule Des mesures doivent être effectuées pour s'assurer que les champs de vision sont conformes au paragraphe 15.2.4 du règlement n° 46 de l'ONU.
9B	Règlement n° 13-H de l'ONU (Freinage)	Dispositions générales a) Le système de freinage doit être réalisé conformément au paragraphe 5 du règlement n° 13-H de l'ONU. b) Les véhicules doivent être équipés d'un système électronique de freinage antiblocage agissant sur toutes les roues. c) Les performances du système de freinage doivent être conformes à l'annexe III du règlement n° 13-H de l'ONU. d) À ces fins, des essais routiers doivent être effectués sur une piste possédant un revêtement à forte adhérence. L'essai sur le frein de stationnement doit être effectué sur une pente de 18 % (en montée et en descente). Seuls les essais mentionnés ci-dessous sous "Frein de service" et "Frein de stationnement" doivent être effectués. Dans chaque cas, le véhicule doit être à pleine charge. e) L'essai routier visé au point d) ne doit pas être effectué lorsque le demandeur est en mesure de présenter une déclaration du constructeur établissant que le véhicule satisfait aux prescriptions du règlement n° 13-H de l'ONU, y compris le complément 5, ou de la norme FMVSS n° 135. Frein de service a) Un essai de "type 0", tel que prescrit aux paragraphes 1.4.2 et 1.4.3 de l'annexe 3 du règlement n° 13-H de l'ONU, doit être effectué. b) En outre, un essai de "type I", tel que prescrit au paragraphe 1.5 de l'annexe 3 du règlement n° 13-H de l'ONU, doit être effectué. Frein de stationnement Un essai doit être effectué conformément au paragraphe 2.3 de l'annexe 3 du règlement n° 13-H de l'ONU.

Élément	Référence de l'acte réglementaire	Autres prescriptions
10A	Règlement n° 10 de l'ONU [Parasites radioélectriques (compatibilité électromagnétique)]	Composants a) Il n'est pas nécessaire que les sous-ensembles électriques/électroniques soient réceptionnés par type conformément au règlement n° 10 de l'ONU. b) Cependant, les dispositifs électriques/électroniques montés ultérieurement doivent être conformes au règlement n° 10 de l'ONU. Perturbations électromagnétiques émises Le demandeur doit soumettre une déclaration du constructeur établissant que le véhicule est conforme au règlement n° 10 de l'ONU ou aux normes suivantes: — Perturbation électromagnétique en bande large: CISPR 12 ou SAE J551-2, ou — Perturbation électromagnétique en bande étroite: CISPR 12 (désembarqué) ou 25 (embarqué) ou SAE J551-4 et SAE J1113-41. Essais d'immunité Il est renoncé à l'essai d'immunité.
12A	Règlement n° 21 de l'ONU (Aménagements intérieurs)	Aménagement intérieur a) En ce qui concerne les prescriptions relatives à l'absorption d'énergie, le véhicule est réputé conforme au règlement n° 21 de l'ONU s'il est équipé d'au moins deux airbags frontaux, l'un inséré dans le volant et l'autre dans le tableau de bord. b) Si le véhicule n'est équipé que d'un airbag frontal inséré dans le volant, le tableau de bord doit être constitué de matériaux susceptibles de dissiper l'énergie. c) Le service technique doit vérifier que les zones définies aux paragraphes 5.1 à 5.7 du règlement n° 21 de l'ONU ne présentent pas d'arêtes vives. Commandes électriques a) Les vitres, toits ouvrants et cloisons de séparation à commande électrique doivent faire l'objet d'essais conformément au paragraphe 5.8 du règlement n° 21 de l'ONU. La sensibilité des systèmes d'inversion automatique visés au paragraphe 5.8.3 peut différer de ce qui est prescrit au paragraphe 5.8.3.1.1 du règlement n° 21 de l'ONU. b) Les vitres électriques qui ne peuvent être fermées lorsque le contact est coupé sont exemptées des prescriptions concernant les systèmes d'inversion automatique.

Élément	Référence de l'acte réglementaire	Autres prescriptions
13A	Règlement n° 18 de l'ONU (Antivol et dispositif d'immobilisation)	a) Afin de prévenir l'usage non autorisé, le véhicule est équipé: — d'un dispositif de verrouillage tel que défini au paragraphe 2.3 du règlement n° 18 de l'ONU, et — d'un dispositif d'immobilisation qui satisfait aux prescriptions techniques du paragraphe 5 du règlement n° 18 de l'ONU; b) Si, conformément au point a), un dispositif d'immobilisation doit être monté ultérieurement, il doit être d'un type réceptionné conformément au règlement nº 18, 97 ou 116 de l'ONU.
14A	Règlement n° 12 de l'ONU (Comportement du dispositif de conduite en cas de choc)	a) Le demandeur doit présenter une déclaration du constructeur établissant que le véhicule donné, dont le VIN doit être précisé, est conforme à l'une au moins des dispositions suivantes: — règlement n° 12 de l'ONU, — normes FMVSS n° 203 ("Impact protection for the driver from the steering control system") et n° 204 ("Steering control rearward displacement"), — article 11 du JSRRV. b) Sur requête du demandeur, il peut être procédé à un essai sur un véhicule de production conformément à l'annexe 3 du règlement n° 12 de l'ONU. L'essai doit être effectué par un service technique qui a été désigné à cette fin. Ce service technique doit fournir au demandeur un rapport détaillé.
15A	Règlement n° 17 de l'ONU (Résistance des sièges — Appuie-tête)	Sièges, ancrages des sièges et systèmes de réglage Le demandeur doit présenter une déclaration du constructeur établissant que le véhicule donné, dont le VIN doit être précisé, est conforme à l'une au moins des dispositions suivantes: — règlement n° 17 de l'ONU, ou — norme FMVSS n° 207 ("Seating systems"). Appuie-tête a) Lorsque la déclaration est basée sur la norme FMVSS n° 207, l'appuie-tête doit, en outre, être conforme aux prescriptions du paragraphe 5 et de l'annexe 4 du règlement n° 17 de l'ONU. b) Seuls les essais décrits aux paragraphes 5.12, 6.5, 6.6 et 6.7 du règlement n° 17 de l'ONU doivent être effectués. c) Dans l'autre cas, le demandeur doit présenter une déclaration du constructeur établissant que le véhicule donné, dont le numéro VIN doit être précisé, est conforme à la norme FMVSS n° 202a ("Head restraints").

Élément	Référence de l'acte réglementaire	Autres prescriptions
16A	Règlement n° 17 de l'ONU (Saillies extérieures)	a) La surface extérieure de la carrosserie doit être conforme aux prescriptions générales figurant au paragraphe 5 du règlement n° 17 de l'ONU. b) Si le service technique le juge nécessaire, la conformité aux dispositions visées aux paragraphes 6.1, 6.5, 6.6, 6.7, 6.8 et 6.11 du règlement n° 17 de l'ONU doit être vérifiée.
17A, 17B	Règlement n° 39 de l'ONU (Indicateur de vitesse — marche arrière)	Appareil indicateur de vitesse a) Le cadran doit être conforme aux paragraphes 5.1 à 5.1.4 du règlement n° 39 de l'ONU. b) Si le service technique souhaite vérifier que l'appareil indicateur de vitesse est étalonné de façon suffisamment précise, il peut demander qu'il soit procédé aux essais prescrits au paragraphe 5.2 du règlement n° 39 de l'ONU. Marche arrière Le mécanisme de changement de vitesse doit inclure une marche arrière.
18A	Règlement (UE) n° 19/2011 (Plaques réglementaires)	VIN a) Le véhicule doit être pourvu d'un VIN comprenant un minimum de 8 caractères et un maximum de 17 caractères. Un VIN composé de 17 caractères doit satisfaire aux prescriptions énoncées dans les normes internationales ISO 3779:1983 et 3780:1983. b) Le VIN doit être apposé en un endroit bien visible et accessible, de sorte qu'il ne puisse pas être effacé ou qu'il ne se détériore pas. c) Lorsqu'aucun VIN n'est marqué sur le châssis ou la carrosserie, un État membre peut exiger que le demandeur l'appose ultérieurement, en application de son droit national. Dans ce cas, l'autorité compétente de cet État membre doit superviser l'opération. Plaque réglementaire Le véhicule doit être équipé d'une plaque d'identification apposée par le constructeur du véhicule. Aucune autre plaque n'est requise après que la réception a été accordée par l'autorité compétente en matière de réception.
19A	Règlement n° 14 de l'ONU (Ancrages des ceintures de sécurité)	Le demandeur doit présenter une déclaration du constructeur établissant que le véhicule donné, dont le VIN doit être précisé, est conforme à l'une au moins des dispositions suivantes: — règlement n° 14 de l'ONU, — norme FMVSS n° 210 ("Seat belt assembly anchorages"), — article 22-3 du JSRRV.

Élément	Référence de l'acte réglementaire	Autres prescriptions
20A	Règlement n° 48 de l'ONU (Installation des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse)	a) L'installation des dispositifs d'éclairage doit être conforme aux prescriptions du règlement n° 48, série 03 d'amendements, de l'ONU, à l'exception des prescriptions de ses annexes 5 et 6. b) Aucune exemption n'est autorisée en ce qui concerne le nombre, les caractéristiques essentielles de conception, les connexions électriques et la couleur de la lumière émise ou réfléchie par les dispositifs d'éclairage et de signalisation visés dans les éléments 21 à 26 et 28 à 30. c) Les dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse qui doivent être installés ultérieurement pour satisfaire aux prescriptions du point a) doivent porter une marque de réception UE par type. d) Les projecteurs équipés de sources lumineuses à décharge ne sont autorisées qu'en conjonction avec l'installation d'un dispositif de nettoyage des phares et, le cas échéant, d'un dispositif de réglage automatique du niveau des phares. e) Les feux de croisement doivent être adaptés au sens de la circulation en vigueur dans le pays où le véhicule est réceptionné.
21A	Règlement n° 3 de l'ONU (Catadioptres)	Si nécessaire, deux catadioptres supplémentaires, portant la marque de réception "UE", sont ajoutés à l'arrière, dans une position conforme au règlement n° 48 de l'ONU.
22A	Règlements n°s 7, 87 et 91 de l'ONU (Feux d'encombrement, feux de position avant, feux de position arrière, feux stop, feux de position latéraux et de circulation diurne)	Les prescriptions énoncées dans les règlements n°s 7, 87 et 91 de l'ONU ne s'appliquent pas. Toutefois, le bon fonctionnement de l'éclairage doit être vérifié par le service technique.
23A	Règlement n° 6 de l'ONU (Feux indicateurs de direction)	Les prescriptions énoncées dans le règlement n° 6 de l'ONU ne s'appliquent pas. Toutefois, le bon fonctionnement de l'éclairage doit être vérifié par le service technique.
24A	Règlement n° 4 de l'ONU (Éclairage de la plaque d'immatriculation arrière)	Les prescriptions énoncées dans le règlement n° 4 de l'ONU ne s'appliquent pas. Toutefois, le bon fonctionnement de l'éclairage doit être vérifié par le service technique.
25C, 25E, 25F	Règlements n°s 98, 112 et 123 de l'ONU [Projecteurs (y compris les ampoules)]	a) L'éclairement produit par le faisceau de croisement des projecteurs montés sur le véhicule doit être vérifié conformément au paragraphe 6 du règlement n° 112 de l'ONU concernant les projecteurs émettant un faisceau de croisement asymétrique. À cet effet, il peut être fait référence aux tolérances mentionnées dans l'annexe 5 dudit règlement. b) La même prescription s'applique au faisceau de croisement des projecteurs couverts par le règlement n° 98 ou 123 de l'ONU.

Élément	Référence de l'acte réglementaire	Autres prescriptions
26A	Règlement n° 19 de l'ONU (Feux de brouillard avant)	Les prescriptions énoncées dans le règlement n° 19 de l'ONU ne s'appliquent pas. Toutefois, le bon fonctionnement des feux, si le véhicule en est équipé, doit être vérifié par le service technique.
27A	Règlement (UE) n° 1005/2010 (Crochets de remorquage)	Les prescriptions énoncées dans le règlement (UE) n° 1005/2010 ne s'appliquent pas.
28A	Règlement n° 38 de l'ONU (Feux de brouillard arrière)	Les prescriptions énoncées dans le règlement n° 38 de l'ONU ne s'appliquent pas. Toutefois, le bon fonctionnement de l'éclairage doit être vérifié par le service technique.
29A	Règlement n° 23 de l'ONU (Feux de marche arrière)	Les prescriptions énoncées dans le règlement n° 23 de l'ONU ne s'appliquent pas. Toutefois, le bon fonctionnement des feux, si le véhicule en est équipé, doit être vérifié par le service technique.
30A	Règlement n° 77 de l'ONU (Feux de stationnement)	Les prescriptions énoncées dans le règlement n° 77 de l'ONU ne s'appliquent pas. Toutefois, le bon fonctionnement des feux, si le véhicule en est équipé, doit être vérifié par le service technique.
31A	Règlement n° 16 de l'ONU (Ceintures de sécurité et systèmes de retenue)	Composants a) Il n'est pas nécessaire que les ceintures de sécurité soient réceptionnées par type conformément au règlement n° 16 de l'ONU. b) Chaque ceinture de sécurité doit toutefois porter une étiquette d'identification. c) Les indications figurant sur l'étiquette doivent être conformes à la décision concernant les ancrages des ceintures de sécurité (voir élément 19). Prescriptions relatives à l'installation a) Le véhicule doit être équipé de ceintures de sécurité conformément aux prescriptions de l'annexe XVI du règlement n° 16 de l'ONU. b) Si un certain nombre de ceintures de sécurité doivent être montées ultérieurement conformément au point a), elles doivent être d'un type réceptionné conformément au règlement nº 16 de l'ONU.
32A	Règlement n° 125 de l'ONU (Champ de vision vers l'avant)	a) Aucune obstruction n'est autorisée dans le champ de vision direct du conducteur sur 180º vers l'avant, tel que défini au paragraphe 5.1.3 du règlement n° 125 de l'ONU. b) Par dérogation au point a), les montants "A" et les équipements énumérés au paragraphe 5.1.3 du règlement n° 125 de l'ONU ne sont pas considérés comme une obstruction. c) Le nombre de montants "A" ne doit pas être supérieur à 2.

Élément	Référence de l'acte réglementaire	Autres prescriptions
33A	Règlement n° 121 de l'ONU (Identification des commandes, témoins et indicateurs)	a) Les symboles, y compris la couleur de leurs témoins correspondants, dont la présence est obligatoire en vertu du règlement n° 121 de l'ONU doivent être conformes à ce règlement de l'ONU. b) Si tel n'est pas le cas, le service technique doit vérifier si les symboles, les témoins et les indicateurs présents sur le véhicule fournissent au conducteur des informations compréhensibles sur le fonctionnement des commandes en question.
34A	Règlement (UE) n° 672/2010 (Dégivrage/désembuage)	Le véhicule doit être équipé de dispositifs adéquats de dégivrage et de désembuage du pare-brise. Un dispositif de dégivrage du pare-brise est réputé "adéquat" s'il est conforme, au minimum, au point 1.1.1 de l'annexe II du règlement (UE) n° 672/2010. Un dispositif de désembuage du pare-brise est réputé "adéquat" s'il est conforme, au minimum, au point 1.2.1 de l'annexe II du règlement (UE) n° 672/2010.
35A	Règlement (UE) n° 1008/2010 (Essuie-glaces/ lave-glaces)	Le véhicule doit être équipé de dispositifs adéquats de lave-glace et d'essuie-glace du pare-brise. Un dispositif de lave-glace et d'essuie-glace du pare-brise est réputé "adéquat" s'il est conforme, au minimum, aux conditions indiquées au point 1.1.5 de l'annexe III du règlement (UE) n° 1008/2010.
36A	Règlement n° 122 de l'ONU (Systèmes de chauffage)	a) L'habitacle doit être équipé d'un système de chauffage. b) Les chauffages à combustion et leur installation doivent être conformes à l'annexe 7 du règlement n° 122 de l'ONU. En outre, les chauffages à combustion GPL et les systèmes de chauffage GPL doivent satisfaire aux prescriptions énoncées dans l'annexe 8 du règlement n° 122 de l'ONU. c) Les systèmes de chauffage supplémentaires montés ultérieurement doivent être conformes aux prescriptions énoncées dans le règlement n° 122 de l'ONU.
37A	Règlement (UE) n° 1009/2010 (Protecteurs de roue)	a) Le véhicule doit être conçu de telle manière qu'il protège les autres usagers de la route des projections de pierres, de boue, de glace, de neige et d'eau par le véhicule et réduit les dangers dus au contact avec les roues en mouvement. b) Le service technique peut vérifier la conformité aux prescriptions techniques énoncées dans l'annexe II du règlement (UE) n° 1009/2010. c) La section 3 de l'annexe I dudit règlement ne s'applique pas.
38A	Règlement n° 25 de l'ONU (Appuie-tête)	Les prescriptions énoncées dans le règlement n° 25 de l'ONU ne s'appliquent pas.

Élément	Référence de l'acte réglementaire	Autres prescriptions
44A	Règlement (UE) nº 1230/2012 (Masses et dimensions)	a) Les prescriptions du point 1 de la partie A de l'annexe I du règlement (UE) nº 1230/2012 doivent être respectées. b) Pour les besoins du point a), les masses à prendre en compte sont les suivantes: — la masse en ordre de marche définie à l'article 2, point 4), du règlement (UE) n° 1230/2012, telle que mesurée par le service technique, et — les masses en charge, soit déclarées par le constructeur du véhicule, soit indiquées sur la plaque du constructeur, y compris les étiquettes ou les informations disponibles dans le manuel du propriétaire. Ces masses sont réputées être les masses en charge maximales techniquement admissibles. c) Aucune exemption n'est autorisée en ce qui concerne les dimensions maximales admissibles.
45A	Règlement n° 43 de l'ONU (Vitrages de sécurité)	Composants a) Les vitrages doivent être faits soit de verre de sécurité trempé, soit de verre de sécurité feuilleté. b) Le montage de vitrages en plastique n'est permis qu'aux endroits situés derrière le montant "B". c) Il n'est pas nécessaire que les vitrages soient réceptionnés au titre du règlement n° 43 de l'ONU. Installation a) Les prescriptions relatives à l'installation figurant dans l'annexe 21 du règlement n° 43 de l'ONU s'appliquent. b) Les films teintés qui réduisent la transmission régulière de lumière en dessous du minimum requis ne sont pas permis sur le pare-brise ni sur les vitrages situés devant le montant "B".

Élément	Référence de l'acte réglementaire	Autres prescriptions
46	Directive 92/23/CEE (Pneumatiques)	Composants Les pneumatiques doivent porter une marque "CE" de réception par type comprenant le symbole "s" (pour "son"). Installation a) Les dimensions, l'indice de capacité de charge et la catégorie de vitesse des pneumatiques doivent satisfaire aux prescriptions de l'annexe IV de la directive 92/23/CEE. b) Le symbole de catégorie de vitesse du pneumatique doit être compatible avec la vitesse maximale par construction du véhicule. Cette prescription s'applique nonobstant la présence d'un limiteur de vitesse. c) La vitesse maximale du véhicule doit être indiquée par le constructeur du véhicule. Le service technique peut toutefois évaluer la vitesse maximale par construction du véhicule à partir de la puissance de sortie maximale du moteur, du nombre maximal de tours par minute et des données concernant la chaîne cinématique.
50A	Règlement n° 55 de l'ONU (Dispositifs d'attelage)	Entités techniques distinctes a) Il n'est pas nécessaire que les attelages d'origine destinés à l'attelage d'une remorque d'une masse maximale ne dépassant pas 1 500 kg soient réceptionnés par type conformément au règlement n° 55 de l'ONU. Un attelage est réputé d'origine lorsqu'il est décrit dans le manuel du propriétaire ou dans un document équivalent fourni à l'acheteur par le constructeur du véhicule. Si un tel attelage est réceptionné avec le véhicule, une mention appropriée doit figurer sur la fiche de réception indiquant qu'il appartient au propriétaire d'assurer la compatibilité avec le dispositif d'attelage monté sur la remorque. b) Les attelages autres que ceux visés au point a), ainsi que les attelages qui sont montés ultérieurement, doivent être réceptionnés par type conformément au règlement n° 55 de l'ONU. Installation sur le véhicule Le service technique doit vérifier que l'installation des dispositifs d'attelage est conforme au paragraphe 6 du règlement n° 55 de l'ONU.

Élément	Référence de l'acte réglementaire	Autres prescriptions
53A	Règlement nº 94 de l'ONU (Collision frontale) (ᵉ)	a) Le demandeur doit présenter une déclaration du constructeur établissant que le véhicule donné, dont le VIN doit être précisé, est conforme à l'une au moins des dispositions suivantes: — règlement n° 94 de l'ONU, — norme FMVSS n° 208 ("Occupant crash protection"), — article 18 du JSRRV. b) Sur requête du demandeur, il peut être procédé à un essai sur un véhicule de production, conformément au paragraphe 5 du règlement n° 94 de l'ONU. L'essai doit être effectué par un service technique qui a été désigné à cette fin. Un rapport détaillé établi par ce service technique est remis au demandeur.
54A	Règlement n° 95 de l'ONU (Collision latérale)	a) Le demandeur doit présenter une déclaration du constructeur établissant que le véhicule donné, dont le numéro VIN doit être précisé, est conforme à l'une au moins des dispositions suivantes: — règlement n° 95 de l'ONU, — norme FMVSS n° 214 ("Side impact protection"), — article 18 du JSRRV. b) Sur requête du demandeur, il peut être procédé à un essai sur un véhicule de production, conformément au paragraphe 5 du règlement n° 95 de l'ONU. L'essai doit être effectué par un service technique qui a été désigné à cette fin. Ce service technique doit fournir au demandeur un rapport détaillé.

Élément	Référence de l'acte réglementaire	Autres prescriptions
58	Règlement (CE) n° 78/2009 (Protection des piétons)	Assistance au freinage Les véhicules doivent être équipés d'un système électronique de freinage antiblocage agissant sur toutes les roues. Protection des piétons Les prescriptions du règlement (UE) n° 78/2009 s'appliquent. Systèmes de protection frontale Les systèmes de protection frontale installés sur le véhicule doivent être réceptionnés par type conformément au règlement (CE) n° 78/2009 et leur installation doit être conforme aux prescriptions énoncées au point 6 de l'annexe I dudit règlement.
59	Directive 2005/64/CE (Recyclabilité)	Les prescriptions de cette directive ne s'appliquent pas.
61	Directive 2006/40/CE (Système de climatisation)	Les prescriptions de cette directive s'appliquent.
72	Règlement (UE) 2015/758 (Système eCall)	Les prescriptions de ce règlement ne s'appliquent pas.

Partie II: Véhicules relevant de la catégorie N_1

Élément	Référence de l'acte réglementaire	Autres prescriptions
2A	Règlement (CE) n° 715/2007 (Émissions des véhicules légers (Euro 5 et Euro 6) / accès aux informations)	Émissions d'échappement a) Un essai du type 1 est réalisé conformément à l'annexe III du règlement (CE) n° 692/2008 en utilisant les facteurs de détérioration visés au point 1.4 de l'annexe VII dudit règlement. Les limites d'émissions à appliquer sont celles spécifiées dans les tableaux 1 et 2 de l'annexe I du règlement (CE) n° 715/2007. b) Il n'est pas nécessaire que le véhicule ait accompli 3 000 km comme mentionné au paragraphe 3.1.1 de l'annexe 4 du règlement n° 83 de l'ONU. c) Le carburant utilisé pour l'essai doit être le carburant de référence prescrit dans l'annexe IX du règlement (CE) n° 692/2008. d) Le banc dynamométrique doit être réglé conformément aux prescriptions techniques énoncées au paragraphe 3.2 de l'annexe 4 du règlement n° 83 de l'ONU. e) Il n'est pas nécessaire d'effectuer l'essai visé au point a) s'il peut être démontré que le véhicule est conforme au "Code of Regulations" de l'État de Californie visé au point 2 de l'annexe I du règlement (CE) n° 692/2008. Émissions par évaporation Pour les moteurs à essence, la présence d'un système de contrôle des émissions par évaporation (par exemple, un filtre à charbon) est requise. Émissions du carter La présence d'un dispositif servant à recycler les gaz de carter est requise. OBD Le véhicule doit être équipé d'un système OBD. L'interface du système OBD doit être capable de communiquer avec les outils de diagnostic généralement utilisés pour les inspections techniques périodiques.

Élément	Référence de l'acte réglementaire	Autres prescriptions
		Opacité des fumées a) Les véhicules équipés d'un moteur diesel doivent être essayés conformément aux méthodes d'essai visées dans l'appendice 2 de l'annexe IV du règlement (CE) n° 692/2008. b) La valeur corrigée du coefficient d'absorption doit être indiquée de manière lisible, en un endroit aisément accessible. Émissions de CO_2 et consommation de carburant a) Un essai doit être effectué conformément à l'annexe XII du règlement (CE) n° 692/2008. b) Il n'est pas nécessaire que le véhicule ait accompli 3 000 km comme mentionné au paragraphe 3.1.1 de l'annexe 4 du règlement n° 83 de l'ONU. c) Lorsque le véhicule satisfait au "Code of Regulations" de l'État de Californie visé au point 2.1.1 de l'annexe I du règlement (CE) n° 692/2008 de la Commission et ne doit donc pas faire l'objet d'un essai des émissions d'échappement, les États membres calculent les émissions de CO_2 et la consommation de carburant selon les formules indiquées dans les notes explicatives ([b]) et ([c]). Accès aux informations Les dispositions concernant l'accès aux informations ne s'appliquent pas. Mesure de la puissance a) Le demandeur doit présenter une déclaration du constructeur indiquant la puissance de sortie maximale du moteur en kW ainsi que le régime moteur correspondant en tours par minute. b) À titre d'alternative, le demandeur peut présenter une courbe de puissance de sortie du moteur fournissant les mêmes informations.

Élément	Référence de l'acte réglementaire	Autres prescriptions
3A	Règlement n° 34 de l'ONU (Réservoirs de carburant — dispositifs de protection arrière)	Réservoirs de carburant a) Les réservoirs de carburant doivent satisfaire aux prescriptions du paragraphe 5 du règlement n° 34 de l'ONU, à l'exception des paragraphes 5.1, 5.2 et 5.12. En particulier, ils doivent être conformes aux paragraphes 5.9 et 5.9.1, mais aucun essai d'égouttement ne doit être effectué. b) Les réservoirs de GPL et de GNC doivent faire l'objet d'une réception par type conformément, respectivement, au règlement nº 67 de l'ONU, série 01 d'amendements, et au règlement nº 110 de l'ONU ([a]). Dispositions spécifiques pour les réservoirs de carburant fabriqués dans une matière plastique Le demandeur doit présenter une déclaration du constructeur établissant que le réservoir de carburant du véhicule donné, dont le numéro VIN doit être précisé, est conforme à l'une au moins des dispositions suivantes: — FMVSS n° 301 ("Fuel system integrity"), — annexe 5 du règlement n° 34 de l'ONU. Dispositif de protection arrière a) La partie arrière du véhicule doit être construite conformément aux paragraphes 8 et 9 du règlement n° 34 de l'ONU.
4A	Règlement (UE) n° 1003/2010 (Emplacement pour plaque d'immatriculation arrière)	L'emplacement, l'inclinaison, les angles de visibilité et la position de la plaque d'immatriculation doivent être conformes au règlement (UE) n° 1003/2010.
5A	Règlement n° 79 de l'ONU (Effort de direction)	Systèmes mécaniques a) Le mécanisme de direction doit être construit de sorte à se recentrer de lui-même. Afin de vérifier la conformité à cette disposition, il est procédé à un essai conformément aux paragraphes 6.1.2 et 6.2.1 du règlement n° 79 de l'ONU. b) La défaillance du mécanisme de direction ne doit pas entraîner une perte de contrôle complète du véhicule. Système complexe de commande électronique du véhicule (dispositifs de "commande électronique") Un système complexe de commande électronique n'est permis que s'il est conforme à l'annexe 6 du règlement n° 79 de l'ONU.

Élément	Référence de l'acte réglementaire	Autres prescriptions
6A	Règlement n° 11 de l'ONU (Serrures et charnières de portes)	Conformité au paragraphe 6.1.5.4 du règlement n° 11 de l'ONU
7A	Règlement n° 28 de l'ONU (Avertisseur sonore)	Composants Il n'est pas nécessaire que les dispositifs d'avertissement sonore soient réceptionnés par type conformément au règlement n° 28 de l'ONU. Ils doivent toutefois émettre un son continu comme l'exige le paragraphe 6.1.1 du règlement n° 28 de l'ONU. Installation sur le véhicule a) L'essai doit être réalisé conformément au paragraphe 6.2 du règlement n° 28 de l'ONU. b) Le niveau de pression sonore maximal doit être conforme au paragraphe 6.2.7.
8A	Règlement n° 46 de l'ONU (Systèmes de vision indirecte)	Composants a) Le véhicule doit être équipé des rétroviseurs prescrits au paragraphe 15.2 du règlement n° 46 de l'ONU. b) Il n'est pas nécessaire que les rétroviseurs soient réceptionnés par type conformément au règlement n° 46 de l'ONU. c) Le rayon de courbure des rétroviseurs ne doit pas causer de distorsions importantes de l'image. Le service technique peut décider de vérifier le rayon de courbure selon la méthode décrite dans l'appendice 1 de l'annexe 7 du règlement n° 46 de l'ONU. Les rayons de courbure ne doivent pas être inférieurs à ceux prescrits au paragraphe 6.1.2.2.4 du règlement n° 46 de l'ONU. Installation sur le véhicule Des mesures doivent être effectuées pour s'assurer que les champs de vision sont conformes au paragraphe 15.2.4 du règlement n° 46 de l'ONU.

Élément	Référence de l'acte réglementaire	Autres prescriptions
9B	Règlement n° 13-H de l'ONU (Freinage)	Dispositions générales a) Le système de freinage doit être réalisé conformément au paragraphe 5 du règlement n° 13-H de l'ONU. b) Les véhicules doivent être équipés d'un système électronique de freinage antiblocage agissant sur toutes les roues. c) Les performances du système de freinage doivent être conformes à l'annexe III du règlement n° 13-H de l'ONU. d) À ces fins, des essais routiers doivent être effectués sur une piste possédant un revêtement à forte adhérence. L'essai sur le frein de stationnement doit être effectué sur une pente de 18 % (en montée et en descente). Seuls les essais mentionnés ci-dessous sous "Frein de service" et "Frein de stationnement" doivent être effectués. Dans chaque cas, le véhicule doit être à pleine charge. e) Il n'est pas nécessaire d'effectuer l'essai routier visé au point c) si le demandeur est en mesure de présenter une déclaration du constructeur établissant que le véhicule satisfait aux prescriptions du règlement n° 13-H de l'ONU, y compris le complément 5, ou de la norme FMVSS n° 135. Frein de service a) Un essai de "type 0", tel que prescrit aux paragraphes 1.4.2 et 1.4.3 de l'annexe 3 du règlement n° 13-H de l'ONU, doit être effectué. b) En outre, un essai de "type I", tel que prescrit au paragraphe 1.5 de l'annexe 3 du règlement n° 13-H de l'ONU, doit être effectué. Frein de stationnement Un essai doit être réalisé conformément au paragraphe 2.3 de l'annexe 3 du règlement nº 13-H de l'ONU.

Élément	Référence de l'acte réglementaire	Autres prescriptions
10A	Règlement n° 10 de l'ONU [Parasites radioélectriques (compatibilité électromagnétique)]	Composants a) Il n'est pas nécessaire que les sous-ensembles électriques/électroniques soient réceptionnés par type conformément au règlement n° 10 de l'ONU. b) Cependant, les dispositifs électriques/électroniques montés ultérieurement doivent être conformes au règlement n° 10 de l'ONU. Perturbations électromagnétiques émises Le demandeur doit soumettre une déclaration du constructeur établissant que le véhicule est conforme au règlement n° 10 de l'ONU ou aux normes suivantes: — Perturbation électromagnétique en bande large: CISPR 12 ou SAE J551-2, — Perturbation électromagnétique en bande étroite: CISPR 12 (désembarqué) ou 25 (embarqué) ou SAE J551-4 et SAE J1113-41. Essais d'immunité Il est renoncé à l'essai d'immunité.
13B	Règlement n° 116 de l'ONU (Antivol et dispositif d'immobilisation)	a) Afin de prévenir un usage non autorisé, le véhicule doit être équipé d'un dispositif de verrouillage, tel que défini au paragraphe 5.1.2 du règlement n° 116 de l'ONU. b) Si le véhicule est équipé d'un dispositif d'immobilisation, celui-ci doit être conforme aux prescriptions techniques du paragraphe 8.1.1 du règlement n° 116 de l'ONU.
14A	Règlement n° 12 de l'ONU (Comportement du dispositif de conduite en cas de choc)	a) Le demandeur doit présenter une déclaration du constructeur établissant que le véhicule donné, dont le VIN doit être précisé, est conforme à l'une au moins des dispositions suivantes: — règlement n° 12 de l'ONU, — normes FMVSS n° 203 ("Impact protection for the driver from the steering control system") et n° 204 ("Steering control rearward displacement"), — article 11 du JSRRV. b) Sur requête du demandeur, il peut être procédé à un essai sur un véhicule de production conformément à l'annexe 3 du règlement n° 12 de l'ONU. L'essai doit être effectué par un service technique qui a été désigné à cette fin. Ce service technique doit fournir au demandeur un rapport détaillé.

Élément	Référence de l'acte réglementaire	Autres prescriptions
15A	Règlement n° 17 de l'ONU (Résistance des sièges – appuie-tête)	Sièges, ancrages des sièges et systèmes de réglage Les sièges et leurs systèmes réglables doivent être conformes au paragraphe 5.3 du règlement n° 17 de l'ONU. Appuie-tête a) Les appuie-tête doivent satisfaire aux prescriptions du paragraphe 5 et de l'annexe 4 du règlement n° 17 de l'ONU. b) Seuls les essais décrits aux paragraphes 5.12, 6.5, 6.6 et 6.7 du règlement n° 17 de l'ONU doivent être effectués.
17A	Règlement n° 39 de l'ONU (Indicateur de vitesse – marche arrière)	Appareil indicateur de vitesse a) Le cadran doit être conforme aux paragraphes 5.1 à 5.1.4 du règlement nº 39 de l'ONU. b) Si le service technique a des motifs raisonnables de croire que l'indicateur de vitesse n'est pas étalonné de façon suffisamment précise, il peut exiger qu'il soit procédé aux essais prescrits au paragraphe 5.2 du règlement n° 39 de l'ONU. Marche arrière Le mécanisme de changement de vitesse doit inclure une marche arrière.
18A	Règlement (UE) n° 19/2011 (Plaques réglementaires)	VIN a) Le véhicule doit être pourvu d'un VIN comprenant un minimum de 8 caractères et un maximum de 17 caractères. Un VIN composé de 17 caractères doit satisfaire aux prescriptions énoncées dans les normes internationales ISO 3779:1983 et 3780:1983. b) Le VIN doit être apposé en un endroit bien visible et accessible, de sorte qu'il ne puisse pas être effacé ou qu'il ne se détériore pas. c) Lorsqu'aucun VIN n'est marqué sur le châssis ou la carrosserie, un État membre peut exiger qu'il soit apposé ultérieurement, en application de son droit national. Dans ce cas, l'autorité compétente de cet État membre doit superviser l'opération. Plaque réglementaire Le véhicule doit être équipé d'une plaque d'identification apposée par le constructeur du véhicule. Aucune autre plaque n'est requise après que la réception a été accordée.

Élément	Référence de l'acte réglementaire	Autres prescriptions
19A	Règlement n° 14 de l'ONU (Ancrages des ceintures de sécurité)	Le demandeur doit présenter une déclaration du constructeur établissant que le véhicule donné, dont le VIN doit être précisé, est conforme à l'une au moins des dispositions suivantes: — règlement n° 14 de l'ONU, — norme FMVSS n° 210 ("Seat belt assembly anchorages"), — article 22-3 du JSRRV.
20A	Règlement n° 48 de l'ONU (Installation des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse)	a) L'installation des dispositifs d'éclairage doit être conforme aux prescriptions essentielles du règlement n° 48, série 03 d'amendements, de l'ONU, à l'exception de celles des annexes 5 et 6 dudit règlement. b) Aucune exemption n'est autorisée en ce qui concerne le nombre, les caractéristiques essentielles de conception, les connexions électriques et la couleur de la lumière émise ou réfléchie par les dispositifs d'éclairage et de signalisation visés dans les éléments 21 à 26 et 28 à 30. c) Les dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse qui doivent être installés ultérieurement pour satisfaire aux prescriptions du point a) doivent porter une marque de réception UE par type. d) Les projecteurs équipés de sources lumineuses à décharge ne sont autorisés qu'en conjonction avec l'installation d'un dispositif de nettoyage des phares et, le cas échéant, d'un dispositif de réglage automatique du niveau des phares. e) Les feux de croisement doivent être adaptés au sens de la circulation en vigueur dans le pays où le véhicule est réceptionné.
21A	Règlement n° 3 de l'ONU (Catadioptres)	Si nécessaire, deux catadioptres supplémentaires, portant la marque de réception "CE", sont ajoutés à l'arrière, dans une position conforme au règlement n° 48 de l'ONU.

Élément	Référence de l'acte réglementaire	Autres prescriptions
22A	Règlements n°s 7, 87 et 91 de l'ONU (Feux d'encombrement, feux de position avant, feux de position arrière, feux stop, feux de position latéraux et de circulation diurne)	Les prescriptions énoncées dans les règlements n°s 7, 87 et 91 de l'ONU ne s'appliquent pas. Toutefois, le bon fonctionnement de l'éclairage doit être vérifié par le service technique.
23A	Règlement n° 6 de l'ONU (Feux indicateurs de direction)	Les prescriptions énoncées dans le règlement n° 6 de l'ONU ne s'appliquent pas. Toutefois, le bon fonctionnement de l'éclairage doit être vérifié par le service technique.
24A	Règlement n° 4 de l'ONU (Éclairage de la plaque d'immatriculation arrière)	Les prescriptions énoncées dans le règlement n° 4 de l'ONU ne s'appliquent pas. Toutefois, le bon fonctionnement de l'éclairage doit être vérifié par le service technique.
25C, 25E, 25F	Règlements n°s 98, 112 et 123 de l'ONU [Projecteurs (y compris les ampoules)]	a) L'éclairement produit par le faisceau de croisement des projecteurs montés sur le véhicule doit être vérifié conformément aux dispositions du paragraphe 6 du règlement n° 112 de l'ONU concernant les projecteurs émettant un faisceau de croisement asymétrique. À cet effet, il peut être fait référence aux tolérances mentionnées dans l'annexe 5 dudit règlement. b) La même prescription s'applique au faisceau de croisement des projecteurs couverts par le règlement n° 98 ou n° 123 de l'ONU.
26A	Règlement n° 19 de l'ONU (Feux de brouillard avant)	Les prescriptions énoncées dans le règlement n° 19 de l'ONU ne s'appliquent pas. Toutefois, le bon fonctionnement des feux, si le véhicule en est équipé, doit être vérifié par le service technique.
27A	Règlement (UE) n° 1005/2010 (Crochets de remorquage)	Les prescriptions du règlement (UE) n° 1005/2010 ne s'appliquent pas.
28A	Règlement n° 38 de l'ONU (Feux de brouillard arrière)	Les prescriptions énoncées dans le règlement n° 38 de l'ONU ne s'appliquent pas. Toutefois, le bon fonctionnement de l'éclairage doit être vérifié par le service technique.
29A	Règlement n° 23 de l'ONU (Feux de marche arrière)	Les prescriptions énoncées dans le règlement n° 23 de l'ONU ne s'appliquent pas. Toutefois, le bon fonctionnement des feux, si le véhicule en est équipé, doit être vérifié par le service technique.
30A	Règlement n° 77 de l'ONU (Feux de stationnement)	Les prescriptions énoncées dans le règlement n° 77 de l'ONU ne s'appliquent pas. Toutefois, le bon fonctionnement des feux, si le véhicule en est équipé, doit être vérifié par le service technique.

Élément	Référence de l'acte réglementaire	Autres prescriptions
31A	Règlement n° 16 de l'ONU (Ceintures de sécurité et systèmes de retenue)	Composants a) Il n'est pas nécessaire que les ceintures de sécurité soient réceptionnées par type conformément au règlement n° 16 de l'ONU. b) Chaque ceinture de sécurité doit toutefois porter une étiquette d'identification. c) Les indications figurant sur l'étiquette doivent être conformes à la décision concernant les ancrages des ceintures de sécurité (voir élément 19). Prescriptions relatives à l'installation a) Le véhicule doit être équipé de ceintures de sécurité conformément aux prescriptions de l'annexe XVI du règlement n° 16 de l'ONU. b) Si un certain nombre de ceintures de sécurité doivent être montées ultérieurement conformément au point a), elles doivent être d'un type réceptionné conformément au règlement nº 16 de l'ONU.
33A	Règlement n° 121 de l'ONU (Identification des commandes, témoins et indicateurs)	a) Les symboles, y compris la couleur de leurs témoins correspondants, dont la présence est obligatoire en vertu du règlement n° 121 de l'ONU doivent être conformes à ce règlement de l'ONU. b) Si tel n'est pas le cas, le service technique doit vérifier si les symboles, les témoins et les indicateurs présents sur le véhicule fournissent au conducteur des informations compréhensibles sur le fonctionnement des commandes en question.
34A	Règlement (UE) n° 672/2010 (Dispositifs de dégivrage et de désembuage)	Le véhicule doit être équipé de dispositifs adéquats de dégivrage et de désembuage du pare-brise.
35A	Règlement (UE) n° 1008/2010 (Essuie-glaces/lave-glaces)	Le véhicule doit être équipé de dispositifs adéquats de lave-glace et d'essuie-glace du pare-brise.
36A	Règlement n° 122 de l'ONU (Systèmes de chauffage)	a) L'habitacle doit être équipé d'un système de chauffage. b) Les chauffages à combustion et leur installation doivent être conformes à l'annexe 7 du règlement n° 122 de l'ONU. En outre, les chauffages à combustion GPL et les systèmes de chauffage GPL doivent satisfaire aux prescriptions énoncées dans l'annexe 8 du règlement n° 122 de l'ONU. c) Les systèmes de chauffage supplémentaires montés ultérieurement doivent satisfaire aux prescriptions énoncées dans le règlement n° 122 de l'ONU.

Élément	Référence de l'acte réglementaire	Autres prescriptions
41A	Règlement (CE) n° 595/2009 [Émissions (Euro VI) des véhicules lourds — OBD]	Émissions d'échappement a) Un essai est réalisé conformément à l'annexe III du règlement (UE) nº 582/2011 de la Commission[1], en utilisant les facteurs de détérioration indiqués au point 3.6.1 de l'annexe VI dudit règlement. b) Les limites à appliquer sont celles spécifiées dans le tableau de l'annexe I du règlement (CE) n° 595/2009. c) Le carburant utilisé pour l'essai doit être le carburant de référence prescrit dans l'annexe IX du règlement (UE) n° 582/2011. Émissions de CO_2 Les émissions de CO_2 et la consommation de carburant doivent être déterminées conformément à l'annexe VIII du règlement (UE) nº 582/2011. OBD a) Le véhicule doit être équipé d'un système OBD. b) L'interface OBD doit être capable de communiquer avec un analyseur OBD externe tel que décrit dans l'annexe X du règlement (UE) n° 582/2011. Prescriptions visant à assurer le fonctionnement correct des mesures de contrôle des NO_x Le véhicule doit être équipé d'un système assurant le fonctionnement correct des mesures de contrôle des NO_x conformément à l'annexe XIII du règlement nº 582/2011. Mesure de la puissance a) Le demandeur doit présenter une déclaration du constructeur indiquant la puissance de sortie maximale du moteur en kW ainsi que le régime moteur correspondant. b) À titre d'alternative, le demandeur peut présenter une courbe de puissance de sortie du moteur fournissant les mêmes informations.

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

Élément	Référence de l'acte réglementaire	Autres prescriptions
45A	Règlement n° 43 de l'ONU	Composants a) Les vitrages doivent être faits soit de verre de sécurité trempé, soit de verre de sécurité feuilleté. b) Le montage de vitrages en plastique n'est permis qu'aux endroits situés derrière le montant "B". c) Il n'est pas nécessaire que les vitrages soient réceptionnés conformément au règlement n° 43 de l'ONU. Installation a) Les prescriptions relatives à l'installation figurant dans l'annexe 21 du règlement n° 43 de l'ONU s'appliquent. b) Les films teintés qui réduisent la transmission régulière de lumière en dessous du minimum requis ne sont pas permis sur le pare-brise ni sur les vitrages situés devant le montant "B".
46A	Règlement (UE) n° 458/2011 de la Commission (Montage des pneumatiques)	Installation a) Les dimensions, l'indice de capacité de charge et la catégorie de vitesse des pneumatiques doivent satisfaire aux prescriptions du règlement (UE) n° 458/2011. b) Le symbole de catégorie de vitesse du pneumatique doit être compatible avec la vitesse maximale par construction du véhicule. c) Cette prescription s'applique nonobstant la présence d'un limiteur de vitesse. d) La vitesse maximale du véhicule doit être indiquée par le constructeur du véhicule. Le service technique peut toutefois évaluer la vitesse maximale par construction du véhicule à partir de la puissance de sortie maximale du moteur, du nombre maximal de tours par minute et des données concernant la chaîne cinématique.
46B	Règlement n° 30 de l'ONU (Pneumatiques C_1)	Composants Les pneumatiques doivent porter une marque de réception par type.
46D	Règlement n° 117 de l'ONU (Émissions sonores de roulement, adhérence sur sol mouillé et résistance au roulement des pneumatiques)	Composants Les pneumatiques doivent porter une marque de réception par type.

Élément	Référence de l'acte réglementaire	Autres prescriptions
46E	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 64 de l'ONU (Équipement de secours à usage temporaire, pneumatiques pour roulage à plat, émissions sonores de roulement, adhérence sur sol mouillé et résistance au roulement)	Composants Les pneumatiques doivent porter une marque de réception par type. L'installation d'un système de surveillance de la pression des pneumatiques n'est pas requise.
48A	Règlement (UE) n° 1230/2012 (Masses et dimensions)	a) Les prescriptions de la partie A l'annexe I du règlement (UE) n° 1230/2012 doivent être respectées. Il n'est cependant pas nécessaire de se conformer aux prescriptions énoncées à la section 5 de la partie A de l'annexe I. b) Aux fins du point a), les masses à prendre en compte sont les suivantes: — la masse en ordre de marche définie à l'article 2, point 4), du règlement (UE) n° 1230/2012, telle que mesurée par le service technique, et — les masses en charge maximales, déclarées par le constructeur du véhicule ou indiquées sur la plaque du constructeur, y compris les étiquettes ou les informations disponibles dans le manuel du propriétaire. Ces masses sont réputées être les masses en charge maximales techniquement admissibles. c) Les modifications techniques apportées par le demandeur afin de réduire la masse en charge maximale techniquement admissible du véhicule à 3,5 tonnes ou moins, pour que le véhicule puisse se voir accorder la réception individuelle, ne sont pas autorisées. d) Aucune exemption n'est autorisée en ce qui concerne les dimensions maximales admissibles.
49A	Règlement n° 61 de l'ONU (Saillies extérieures des cabines)	a) Les prescriptions générales énoncées au paragraphe 5 du règlement n° 17 de l'ONU doivent être respectées. b) Si le service technique le juge nécessaire, les prescriptions énoncées aux paragraphes 6.1, 6.5, 6.6, 6.7, 6.8 et 6.11 du règlement n° 17 de l'ONU doivent être respectées.

Élément	Référence de l'acte réglementaire	Autres prescriptions
50A	Règlement n° 55 de l'ONU (Dispositifs d'attelage)	Entités techniques distinctes a) Il n'est pas nécessaire que les attelages d'origine destinés à l'attelage d'une remorque d'une masse maximale ne dépassant pas 1 500 kg soient réceptionnés par type conformément au règlement n° 55 de l'ONU. b) Un attelage est réputé d'origine lorsqu'il est décrit dans le manuel du propriétaire ou dans un document équivalent fourni à l'acheteur par le constructeur du véhicule. c) Si un tel attelage est réceptionné avec le véhicule, une mention appropriée doit figurer sur la fiche de réception indiquant qu'il appartient au propriétaire d'assurer la compatibilité avec le dispositif d'attelage monté sur la remorque. d) Les attelages autres que ceux visés au point a), ainsi que les attelages qui sont montés ultérieurement, doivent être réceptionnés par type conformément au règlement n° 55 de l'ONU. Installation sur le véhicule Le service technique doit vérifier que l'installation des dispositifs d'attelage est conforme au paragraphe 6 du règlement n° 55 de l'ONU.
54	Règlement n° 95 de l'ONU (Collision latérale)	a) Le demandeur doit présenter une déclaration du constructeur établissant que le véhicule donné, dont le VIN doit être précisé, est conforme à l'une au moins des dispositions suivantes: — règlement n° 95 de l'ONU, — norme FMVSS n° 214 ("Side impact protection"), — article 18 du JSRRV. b) Sur requête du demandeur, il peut être procédé à un essai sur un véhicule de production, conformément au paragraphe 5 du règlement n° 95 de l'ONU. c) L'essai doit être effectué par un service technique qui a été désigné à cette fin. Ce service technique doit fournir au demandeur un rapport détaillé.
56A	Règlement n° 105 de l'ONU (Véhicules destinés au transport de marchandises dangereuses)	Les véhicules destinés au transport de marchandises dangereuses doivent être conformes au règlement n° 105 de l'ONU.

Élément	Référence de l'acte réglementaire	Autres prescriptions
58	Règlement (CE) n° 78/2009 (Protection des piétons)	Assistance au freinage Les véhicules doivent être équipés d'un système électronique de freinage antiblocage agissant sur toutes les roues. Protection des piétons Jusqu'au 24 février 2018, les prescriptions du règlement (CE) nº 78/2009 ne s'appliquent pas aux véhicules dont la masse maximale ne dépasse pas 2 500 kg; et jusqu'au 24 août 2019, elles ne s'appliquent pas aux véhicules dont la masse maximale dépasse 2 500 kg. Systèmes de protection frontale Les systèmes de protection frontale installés sur le véhicule doivent toutefois être réceptionnés par type conformément au règlement (CE) n° 78/2009 et leur installation doit être conforme aux prescriptions énoncées au point 6 de l'annexe I dudit ce règlement.
59	Directive 2005/64/CE (Recyclabilité)	Les prescriptions de cette directive ne s'appliquent pas.
61	Directive 2006/40/CE (Système de climatisation)	Les prescriptions de cette directive s'appliquent.
72	Règlement (UE) 2015/758 (Système eCall)	Les prescriptions de ce règlement ne s'appliquent pas.

Notes explicatives de l'appendice 2

1. Abréviations utilisées dans le présent appendice:

"OEM": original equipment provided by the manufacturer (équipement d'origine fourni par le constructeur)

"FMVSS": Federal Motor Vehicle Safety Standard (norme fédérale de sécurité des véhicules à moteur) du ministère des transports des États-Unis

"JSRRV": Japan Safety Regulations for Road Vehicles (réglementation japonaise pour la sécurité des véhicules routiers)

"SAE": Society of Automotive Engineers (société des ingénieurs automobiles)

"CISPR": Comité international spécial des perturbations radioélectriques.

2. Remarques:

a) L'installation complète pour l'utilisation de carburants GPL ou GNC doit être vérifiée par rapport aux règlements n°s 67, 110 ou 115 de l'ONU, selon le cas.

b) Les formules à appliquer pour l'évaluation des émissions de CO_2 sont les suivantes:

Moteur à essence et boîte de vitesses manuelle:

$CO_2 = 0{,}047\ m + 0{,}561\ p + 56{,}621$

Moteur à essence et boîte de vitesses automatique:

$CO_2 = 0{,}102\ m + 0{,}328\ p + 9{,}481$

Moteur à essence et électrique hybride:

$CO_2 = 0{,}116\ m – 57{,}147$

Moteur diesel et boîte de vitesses manuelle:

$CO_2 = 0{,}108\ m – 11{,}371$

Moteur diesel et boîte de vitesses automatique:

$CO_2 = 0{,}116\ m – 6{,}432$

où: "CO_2" est la masse combinée des émissions de CO_2 en g/km, "m" est la masse du véhicule en ordre de marche en kg et "p" est la puissance de sortie maximale du moteur en kW.

La masse combinée de CO_2 doit être calculée avec une décimale, puis arrondie au nombre entier le plus proche, comme suit:

i) si le chiffre suivant la virgule décimale est inférieur à 5, le total est arrondi vers le bas;

ii) si le chiffre suivant la virgule décimale est égal ou supérieur à 5, le total est arrondi vers le haut.

c) Les formules à appliquer pour évaluer la consommation de carburant sont les suivantes:

$CFC = CO_2 \times k^{-1}$

où: "CFC" est la consommation combinée de carburant en l/100 km, "CO_2" est la masse combinée des émissions de CO_2 en g/km après qu'elle a été arrondie conformément à la règle indiquée dans la remarque 2 b) et "k" est un coefficient égal à:

23,81 dans le cas d'un moteur à essence;

26,49 dans le cas d'un moteur diesel.

La consommation combinée de carburant doit être calculée avec deux décimales, puis arrondie comme suit:

i) si le chiffre suivant la première décimale est inférieur à 5, le total est arrondi vers le bas;

ii) si le chiffre suivant la première décimale est égal ou supérieur à 5, le total est arrondi vers le haut.

PARTIE II

Liste des règlements de l'ONU reconnus comme une alternative
aux directives ou règlements visés dans la partie I

Lorsqu'il est fait référence à une directive particulière ou à un règlement particulier dans le tableau de la partie I, une réception accordée au titre des règlements de l'ONU ci-après, auxquels l'Union a adhéré en qualité de partie à l'accord de 1958 révisé, en vertu de la décision 97/836/CE, ou des décisions ultérieures du Conseil, conformément à l'article 3, paragraphe 3, de cette décision, est considérée comme équivalente à une réception UE par type accordée au titre de ladite directive particulière ou dudit règlement particulier.

Tout amendement ultérieur aux règlements de l'ONU énumérés dans le tableau ci-après[1] est également considéré équivalent à une réception UE par type, sous réserve de la décision visée à l'article 4, paragraphe 2, de la décision 97/836/CE.

[1] Pour les amendements ultérieurs, voir UNECE TRANS/WP.29/343.

	Objet	Numéro du règlement de l'ONU	Série d'amendements
1A *	Niveau sonore admissible (ne couvre pas les AVAS (systèmes d'avertissement acoustique du véhicule) et les silencieux de remplacement)	51	03
	AVAS	138	00
	Silencieux de remplacement	59	02
9B	Freinage des voitures particulières (partie ESC)	140	00
58	Protection des piétons (ne couvre pas l'assistance au freinage)	127 (protection des piétons)	00
	Protection des piétons (partie assistance au freinage)	13-H (assistance au freinage) ou 139 (assistance au freinage)	00 (complément 9 et au-dessus) 00
65	Système avancé de freinage d'urgence	131	01
66	Système d'avertissement de franchissement de la ligne	130	00

Lorsque la directive particulière ou le règlement particulier contient des prescriptions d'installation, celles-ci s'appliquent aussi aux composants et aux entités techniques distinctes réceptionnés conformément aux règlements de l'ONU.

* La numérotation des entrées de ce tableau renvoie à la numérotation utilisée dans le tableau de la partie I.

PARTIE III

Liste des actes réglementaires énonçant les prescriptions applicables aux fins de la réception UE par type de véhicules à usage spécial

Appendice 1

Autocaravanes, ambulances et corbillards

Élément	Objet	Référence de l'acte réglementaire	$M_1 \leq 2500$ kg*	$M_1 > 2500$ kg*	M_2	M_3
1A	Niveau sonore	Règlement (UE) n° 540/2014	H	G + H	G + H	G + H
2	Émissions des véhicules légers (Euro 5 et Euro 6) / accès aux informations	Règlement (CE) n° 715/2007	Q([1])	G + Q([1])	G + Q([1])	
3A	Prévention des risques d'incendie (réservoirs de carburant liquide)	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 34 de l'ONU	F ([2])	F ([2])	F ([2])	F ([2])
3B	Dispositifs arrière de protection anti-encastrement et leur montage; protection contre l'encastrement à l'arrière	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 58 de l'ONU	X	X	X	X
4A	Emplacement pour le montage et la fixation des plaques d'immatriculation arrière	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement (UE) n° 1003/2010	X	X	X	X
5A	Équipement de direction	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 79 de l'ONU	X	G	G	G

Élément	Objet	Référence de l'acte réglementaire	$M_1 \leq 2500$ kg*	$M_1 > 2500$ kg*	M_2	M_3
6A	Accès au véhicule et manœuvrabilité	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement (UE) n° 130/2012	X	X		
6B	Serrures et organes de fixation des portes	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 11 de l'ONU	B	G + B		
7A	Avertisseurs sonores et signalisation sonore	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 28 de l'ONU	X	X	X	X
8A	Systèmes de vision indirecte et leur montage	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 46 de l'ONU	X	G	G	G
9A	Freinage des véhicules et des remorques	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 13 de l'ONU			G([3])	G([3])
9B	Freinage des voitures particulières	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 13-H de l'ONU	X ([4])	G + A_1		
10A	Compatibilité électromagnétique	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 10 de l'ONU	X	X	X	X
12A	Aménagements intérieurs	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 21 de l'ONU	C	G + C		
13A	Protection des véhicules à moteur contre une utilisation non autorisée	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 18 de l'ONU			G ([4A])	G ([4A])

Élément	Objet	Référence de l'acte réglementaire	$M_1 \leq 2500$ kg*	$M_1 > 2500$ kg*	M_2	M_3
13B	Protection des véhicules à moteur contre une utilisation non autorisée	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 116 de l'ONU	X	G		
14A	Protection du conducteur contre le dispositif de conduite en cas de choc	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 12 de l'ONU	X	G		
15A	Sièges, leurs ancrages et appuie-tête	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 17 de l'ONU	D	G + D	G + D ([4B])	G + D ([4B])
15B	Sièges des véhicules de grandes dimensions pour le transport de voyageurs	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 80 de l'ONU			X	X
16A	Saillies extérieures	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 26 de l'ONU	X pour la cabine; A + Z pour le reste	G pour la cabine; A + Z pour le reste		
17A	Accès au véhicule et manœuvrabilité	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement (UE) n° 130/2012	X	X	X	X
17B	Appareil indicateur de vitesse, y compris son installation	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 39 de l'ONU	X	X	X	X
18A	Plaque réglementaire du constructeur et VIN	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement (UE) n° 19/2011	X	X	X	X

Élément	Objet	Référence de l'acte réglementaire	$M_1 \leq 2500$ kg*	$M_1 > 2500$ kg*	M_2	M_3
19A	Ancrages de ceintures de sécurité, systèmes d'ancrage Isofix et ancrages pour fixation supérieure Isofix	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 14 de l'ONU	D	G + L	G + L	G + L
20A	Installation des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse sur les véhicules	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 48 de l'ONU	A + N	A + G + N pour la cabine; A + N pour le reste	A + G + N pour la cabine; A + N pour le reste	A + G + N pour la cabine; A+N pour le reste
21A	Dispositifs catadioptriques pour les véhicules à moteur et leurs remorques	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 3 de l'ONU	X	X	X	X
22A	Feux de position avant et arrière, feux stop et feux d'encombrement pour les véhicules à moteur et leurs remorques	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 7 de l'ONU	X	X	X	X
22B	Feux de circulation diurne pour les véhicules à moteur	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 87 de l'ONU	X	X	X	X
22C	Feux de position latéraux pour les véhicules à moteur et leurs remorques	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 91 de l'ONU	X	X	X	X
23A	Feux indicateurs de direction pour les véhicules à moteur et leurs remorques	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 6 de l'ONU	X	X	X	X

Élément	Objet	Référence de l'acte réglementaire	$M_1 \leq 2500$ kg*	$M_1 > 2500$ kg*	M_2	M_3
24A	Dispositifs d'éclairage de la plaque d'immatriculation arrière des véhicules à moteur et de leurs remorques	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 4 de l'ONU	X	X	X	X
25A	Projecteurs scellés halogènes, pour véhicules à moteur, émettant un faisceau de croisement asymétrique européen ou un faisceau de route, ou les deux à la fois	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 31 de l'ONU	X	X	X	X
25B	Lampes à incandescence destinées à être utilisées dans les feux homologués des véhicules à moteur et de leurs remorques	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 37 de l'ONU	X	X	X	X
25C	Projecteurs de véhicules à moteur munis de sources lumineuses à décharge	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 98 de l'ONU	X	X	X	X
25D	Sources lumineuses à décharge pour projecteurs homologués de véhicules à moteur	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 99 de l'ONU	X	X	X	X
25E	Projecteurs pour véhicules à moteur émettant un faisceau de croisement asymétrique ou un faisceau de route, ou les deux à la fois, et équipés de lampes à incandescence et/ou de modules DEL	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 112 de l'ONU	X	X	X	X
25F	Systèmes d'éclairage avant adaptatifs (AFS) destinés aux véhicules automobiles	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 123 de l'ONU	X	X	X	X

Élément	Objet	Référence de l'acte réglementaire	$M_1 \leq 2500$ kg*	$M_1 > 2500$ kg*	M_2	M_3
26A	Feux de brouillard avant des véhicules à moteur	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 19 de l'ONU	X	X	X	X
27A	Dispositifs de remorquage	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement (UE) n° 1005/2010	E	E	E	E
28A	Feux de brouillard arrière des véhicules à moteur et de leurs remorques	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 38 de l'ONU	X	X	X	X
29A	Feux de marche arrière des véhicules à moteur et de leurs remorques	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 23 de l'ONU	X	X	X	X
30A	Feux de stationnement pour véhicules à moteur	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 77 de l'ONU	X	X	X	X
31A	Ceintures de sécurité, systèmes de retenue, dispositifs de retenue pour enfants et dispositifs de retenue pour enfants Isofix	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 16 de l'ONU	D	G + M	G + M	G + M
32A	Champ de vision vers l'avant	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 125 de l'ONU	X	G		
33A	Emplacement et moyens d'identification des commandes manuelles, des témoins et des indicateurs	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 121 de l'ONU	X	X	X	X

Élément	Objet	Référence de l'acte réglementaire	$M_1 \leq 2500$ kg*	$M_1 > 2500$ kg*	M_2	M_3
34A	Dispositifs de dégivrage et de désembuage du pare-brise	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement (UE) n° 672/2010	X	G ([5])	([5])	([5])
35A	Essuie-glace et lave-glace du pare-brise	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement (UE) n° 1008/2010	X	G ([6])	([6])	([6])
36A	Systèmes de chauffage	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 122 de l'ONU	X	X	X	X
37A	Protecteurs de roues	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement (UE) n° 1009/2010	X	G		
38A	Appuie-tête incorporés ou non dans les sièges des véhicules	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 25 de l'ONU	D	G + D		
44A	Masses et dimensions	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement (UE) n° 1230/2012	X	X		
45A	Vitrages de sécurité et leur installation sur les véhicules	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 43 de l'ONU	J	G + J	G + J	G + J
46A	Montage des pneumatiques	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement (UE) n° 458/2011	X	G	G	G
46B	Pneumatiques pour les véhicules à moteur et leurs remorques (classe C_1)	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 30 de l'ONU	X	G		

Élément	Objet	Référence de l'acte réglementaire	$M_1 \leq 2500$ kg*	$M_1 > 2500$ kg*	M_2	M_3
46C	Pneumatiques pour les véhicules utilitaires et leurs remorques (classes C_2 et C_3)	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 54 de l'ONU	—	G	G	G
46D	Émissions sonores de roulement, adhérence sur sol mouillé et résistance au roulement (classes C_1, C_2 et C_3)	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 117 de l'ONU	X	G	G	G
46E	Équipement de secours à usage temporaire, pneumatiques/système pour roulage à plat et système de surveillance de la pression des pneumatiques	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 64 de l'ONU	X	G		
47A	Systèmes de limitation de vitesse des véhicules	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 89 de l'ONU			X	X
48A	Masses et dimensions	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement (UE) n° 1230/2012			X	X
50A	Pièces mécaniques d'attelage des ensembles de véhicules	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 55 de l'ONU	X ([10])	G ([10])	G ([10])	G ([10])
51A	Comportement au feu des matériaux utilisés dans l'aménagement intérieur de certaines catégories de véhicules à moteur	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 118 de l'ONU				G pour la cabine; X pour le reste
52A	Véhicules M_2 et M_3	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 107 de l'ONU			A	A
52B	Résistance mécanique de la superstructure des véhicules de grande capacité pour le transport de personnes	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 66 de l'ONU			A	A

Élément	Objet	Référence de l'acte réglementaire	$M_1 \leq 2500$ kg*	$M_1 > 2500$ kg*	M_2	M_3
53A	Protection des occupants en cas de collision frontale	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 94 de l'ONU	Sans objet	Sans objet		
54A	Protection des occupants en cas de collision latérale	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 95 de l'ONU	Sans objet	Sans objet		
58	Protection des piétons	Règlement (CE) n° 78/2009	X	Sans objet Toutefois, tout système de protection frontale fourni avec le véhicule doit être conforme et marqué.		
59	Recyclabilité	Directive 2005/64/CE	Sans objet	Sans objet		
61	Systèmes de climatisation	Directive 2006/40/CE	X	G ([14])		
62	Système hydrogène	Règlement (CE) n° 79/2009	Q	G + Q	G + Q	G + Q
63	Sécurité générale	Règlement (CE) n° 661/2009	X ([15])	X ([15])	X ([15])	X ([15])
64	Indicateurs de changement de vitesse	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement (UE) n° 65/2012	X	G		
65	Système avancé de freinage d'urgence	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement (UE) n° 347/2012			Sans objet ([16])	Sans objet ([16])
66	Système d'avertissement de franchissement de la ligne	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement (UE) n° 351/2012			Sans objet ([17])	Sans objet ([17])

Élément	Objet	Référence de l'acte réglementaire	$M_1 \leq 2500$ kg*	$M_1 > 2500$ kg*	M_2	M_3
67	Organes spéciaux pour l'alimentation des moteurs au gaz de pétrole liquéfié (GPL) et leur installation sur les véhicules à moteur	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 67 de l'ONU	X	X	X	X
68	Systèmes d'alarme pour véhicules (SAV)	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 97 de l'ONU	X	G		
69	Sécurité électrique	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 100 de l'ONU	X	X	X	X
70	Organes spéciaux pour l'alimentation des moteurs au GNC et leur installation sur les véhicules à moteur	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 110 de l'ONU	X	X	X	X
72	Système eCall	Règlement (UE) 2015/758	G	G	Sans objet	Sans objet

* Masse en charge maximale techniquement admissible

Prescriptions supplémentaires pour les ambulances

L'espace réservé aux patients d'une ambulance doit être conforme aux prescriptions de la norme EN 1789:2007 + A1: 2010 + A2:2014 concernant les véhicules de transport sanitaire et leurs équipements – ambulances routières, à l'exception de la section 6.5 "Liste de l'équipement". La preuve de la conformité doit être apportée par un rapport d'essais d'un service technique. Si un espace pour fauteuil roulant est prévu, les prescriptions de l'appendice 3 relatives aux systèmes d'arrimage du fauteuil roulant et de retenue de son occupant s'appliquent.

Appendice 2

Véhicules blindés

Élément	Objet	Référence de l'acte réglementaire	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
1A	Niveau sonore	Règlement (UE) n° 540/2014	X	X	X	X	X	X				
2	Émissions des véhicules légers (Euro 5 et Euro 6) / accès aux informations	Règlement (CE) n° 715/2007	A([1])	A([1])		A([1])	A([1])					
3A	Prévention des risques d'incendie (réservoirs de carburant liquide)	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 34 de l'ONU	X ([2])	X ([2])	X ([2])	X ([2])	X ([2])	X ([2])	X	X	X	X
3B	Dispositifs arrière de protection anti-encastrement et leur montage; protection contre l'encastrement à l'arrière	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 58 de l'ONU	X	X	X	X	A	A	X	X	X	X
4A	Emplacement pour le montage et la fixation des plaques d'immatriculation arrière	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement (UE) n° 1003/2010	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
5A	Équipement de direction	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 79 de l'ONU	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
6A	Accès au véhicule et manœuvrabilité (marches, marchepieds et poignées)	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement (UE) n° 130/2012	X	X	X	X	X	X				
6B	Serrures et organes de fixation des portes	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 11 de l'ONU	X			X						

Élément	Objet	Référence de l'acte réglementaire	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
7A	Avertisseurs sonores et signalisation sonore	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 28 de l'ONU	A + K	A + K	A + K	A + K	A + K	A + K				
8A	Systèmes de vision indirecte et leur montage	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 46 de l'ONU	A	A	A	A	A	A				
9A	Freinage des véhicules et des remorques	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 13 de l'ONU		X ([3])	X ([3])	X ([3])	X ([3])	X ([3])	X ([3])	X ([3])	X ([3])	X ([3])
9B	Freinage des voitures particulières	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 13-H de l'ONU	X ([4])			X ([4])						
10A	Compatibilité électromagnétique	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 10 de l'ONU	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
12A	Aménagements intérieurs	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 21 de l'ONU	A									
13A	Protection des véhicules à moteur contre une utilisation non autorisée	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 18 de l'ONU		X([4A])	X([4A])		X([4A])	X([4A])				
13B	Protection des véhicules à moteur contre une utilisation non autorisée	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 116 de l'ONU	X			X						
14A	Protection du conducteur contre le dispositif de conduite en cas de choc	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 12 de l'ONU	Sans objet			Sans objet						

Élément	Objet	Référence de l'acte réglementaire	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
15A	Sièges, leurs ancrages et appuie-tête	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 17 de l'ONU	X	D([4B])	D([4B])	D	D	D				
15B	Sièges des véhicules de grandes dimensions pour le transport de voyageurs	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 80 de l'ONU		D	D							
16A	Saillies extérieures	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 26 de l'ONU	A									
17A	Accès au véhicule et manœuvrabilité (marche arrière)	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement (UE) n° 130/2012	X	X	X	X	X	X				
17B	Appareil indicateur de vitesse, y compris son installation	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 39 de l'ONU	X	X	X	X	X	X				
18A	Plaque réglementaire du constructeur et VIN	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement (UE) n° 19/2011	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
19A	Ancrages de ceintures de sécurité, systèmes d'ancrage Isofix et ancrages pour fixation supérieure Isofix	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 14 de l'ONU	A	A	A	A	A	A				
20A	Installation des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse sur les véhicules	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 48 de l'ONU	A+N	A+N	A+N	A+N	A+N	A+N	A+N	A+N	A+N	A+N
21A	Dispositifs catadioptriques pour les véhicules à moteur et leurs remorques	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 3 de l'ONU	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

Élément	Objet	Référence de l'acte réglementaire	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
22A	Feux de position avant et arrière, feux stop et feux d'encombrement pour les véhicules à moteur et leurs remorques	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 7 de l'ONU	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
22B	Feux de circulation diurne pour les véhicules à moteur	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 87 de l'ONU	X	X	X	X	X	X				
22C	Feux de position latéraux pour les véhicules à moteur et leurs remorques	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 91 de l'ONU	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
23A	Feux indicateurs de direction pour les véhicules à moteur et leurs remorques	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 6 de l'ONU	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
24A	Dispositifs d'éclairage de la plaque d'immatriculation arrière des véhicules à moteur et de leurs remorques	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 4 de l'ONU	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
25A	Projecteurs scellés halogènes, pour véhicules à moteur, émettant un faisceau de croisement asymétrique européen ou un faisceau de route, ou les deux à la fois	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 31 de l'ONU	X	X	X	X	X	X				
25B	Lampes à incandescence destinées à être utilisées dans les feux homologués des véhicules à moteur et de leurs remorques	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 37 de l'ONU	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
25C	Projecteurs de véhicules à moteur munis de sources lumineuses à décharge	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 98 de l'ONU	X	X	X	X	X	X				

Élément	Objet	Référence de l'acte réglementaire	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
25D	Sources lumineuses à décharge pour projecteurs homologués de véhicules à moteur	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 99 de l'ONU	X	X	X	X	X	X				
25E	Projecteurs pour véhicules à moteur émettant un faisceau de croisement asymétrique ou un faisceau de route, ou les deux à la fois, et équipés de lampes à incandescence et/ou de modules DEL	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 112 de l'ONU	X	X	X	X	X	X				
25F	Systèmes d'éclairage avant adaptatifs (AFS) destinés aux véhicules automobiles	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 123 de l'ONU	X	X	X	X	X	X				
26A	Feux de brouillard avant des véhicules à moteur	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 19 de l'ONU	X	X	X	X	X	X				
27A	Dispositifs de remorquage	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement (UE) n° 1005/2010	A	A	A	A	A	A				
28A	Feux de brouillard arrière des véhicules à moteur et de leurs remorques	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 38 de l'ONU	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
29A	Feux de marche arrière des véhicules à moteur et de leurs remorques	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 23 de l'ONU	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
30A	Feux de stationnement pour véhicules à moteur	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 77 de l'ONU	X	X	X	X	X	X				
31A	Ceintures de sécurité, systèmes de retenue, dispositifs de retenue pour enfants et dispositifs de retenue pour enfants Isofix	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 16 de l'ONU	A	A	A	A	A	A				

Élément	Objet	Référence de l'acte réglementaire	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
32A	Champ de vision vers l'avant	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 125 de l'ONU	S									
33A	Emplacement et moyens d'identification des commandes manuelles, des témoins et des indicateurs	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 121 de l'ONU	X	X	X	X	X	X				
34A	Dispositifs de dégivrage et de désembuage du pare-brise	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement (UE) n° 672/2010	A	([5])	([5])	([5])	([5])	([5])				
35A	Essuie-glace et lave-glace du pare-brise	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement (UE) n° 1008/2010	A	([6])	([6])	([6])	([6])	([6])				
36A	Systèmes de chauffage	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 122 de l'ONU	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
37A	Protecteurs de roues	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement (UE) n° 1009/2010	X									
38A	Appuie-tête incorporés ou non dans les sièges des véhicules	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 25 de l'ONU	X									
41A	Émissions (Euro VI) des véhicules lourds/accès aux informations	Règlement (CE) n° 595/2009	X ([9])	X ([9])	X	X ([9])	X ([9])	X				
42A	Protection latérale des véhicules utilitaires	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 73 de l'ONU					X	X			X	X

Élément	Objet	Référence de l'acte réglementaire	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
43A	Systèmes antiprojections	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement (UE) n° 109/2011				X	X	X	X	X	X	X
44A	Masses et dimensions	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement (UE) n° 1230/2012	X									
45A	Vitrages de sécurité et leur installation sur les véhicules	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 43 de l'ONU	Sans objet	Sans objet	Sans objet	Sans objet	Sans objet	Sans objet	Sans objet	Sans objet	Sans objet	Sans objet
46A	Montage des pneumatiques	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement (UE) n° 458/2011	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
46B	Pneumatiques pour les véhicules à moteur et leurs remorques (classe C_1)	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 30 de l'ONU	A			A			A	A		
46C	Pneumatiques pour les véhicules utilitaires et leurs remorques (classes C_2 et C_3)	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 54 de l'ONU		A	A	A	A	A			A	A
46D	Émissions sonores de roulement, adhérence sur sol mouillé et résistance au roulement (classes C_1, C_2 et C_3)	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 117 de l'ONU	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
46E	Équipement de secours à usage temporaire, pneumatiques/ système pour roulage à plat et système de surveillance de la pression des pneumatiques	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 64 de l'ONU	A([9A])			A([9A])						

Élément	Objet	Référence de l'acte réglementaire	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
47A	Systèmes de limitation de vitesse des véhicules	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 89 de l'ONU		X	X		X	X				
48A	Masses et dimensions	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement (UE) n° 1230/2012		X	X	X	X	X	X	X	X	X
49A	Saillies extérieures à l'avant de la cloison postérieure de la cabine des véhicules utilitaires	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 61 de l'ONU				A	A	A				
50A	Pièces mécaniques d'attelage des ensembles de véhicules	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 55 de l'ONU	X([10])	X([10])	X([10])	X([10])	X([10])	X([10])	X	X	X	X
50B	Dispositif d'attelage court(DAC); installation d'un type réceptionné de DAC	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 102 de l'ONU					X([10])	X([10])			X([10])	X([10])
51A	Comportement au feu des matériaux utilisés dans l'aménagement intérieur de certaines catégories de véhicules à moteur	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 118 de l'ONU			X							
52A	Véhicules M_2 et M_3	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 107 de l'ONU		A	A							
52B	Résistance mécanique de la superstructure des véhicules de grande capacité pour le transport de personnes	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 66 de l'ONU		A	A							

Élément	Objet	Référence de l'acte réglementaire	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
53A	Protection des occupants en cas de collision frontale	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 94 de l'ONU	Sans objet									
54A	Protection des occupants en cas de collision latérale	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 95 de l'ONU	Sans objet			Sans objet						
56A	Véhicules destinés au transport de marchandises dangereuses	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 105 de l'ONU				X([13])	X([13])	X([13])	X([13])	X([13])	X([13])	X([13])
57A	Dispositifs avant de protection anti-encastrement et leur montage; protection contre l'encastrement à l'avant	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 93 de l'ONU					X	X				
58	Protection des piétons	Règlement (CE) n° 78/2009	Sans objet			Sans objet						
59	Recyclabilité	Directive 2005/64/CE	Sans objet			Sans objet						
61	Systèmes de climatisation	Directive 2006/40/CE	X			X([14])						
62	Système hydrogène	Règlement (CE) n° 79/2009	A	A	A	A	A	A				
63	Sécurité générale	Règlement (CE) n° 661/2009	X([15])	X([15])	X([15])	X([15])	X([15])	X([15])	X([15])	X([15])	X([15])	X([15])
64	Indicateurs de changement de vitesse	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement (UE) n° 65/2012	X									
65	Système avancé de freinage d'urgence	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement (UE) n° 347/2012		([16])	([16])		([16])	([16])				

Élément	Objet	Référence de l'acte réglementaire	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
66	Système d'avertissement de franchissement de la ligne	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement (UE) n° 351/2012		([17])	([17])		([17])	([17])				
67	Organes spéciaux pour l'alimentation des moteurs au gaz de pétrole liquéfié (GPL) et leur installation sur les véhicules à moteur	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 67 de l'ONU	X	X	X	X	X	X				
68	Systèmes d'alarme pour véhicules (SAV)	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 97 de l'ONU	X			X						
69	Sécurité électrique	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 100 de l'ONU	X	X	X	X	X	X				
70	Organes spéciaux pour l'alimentation des moteurs au GNC et leur installation sur les véhicules à moteur	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 110 de l'ONU	X	X	X	X	X	X				
72	Système eCall	Règlement (UE) 2015/758	G	Sans objet	Sans objet	G	Sans objet	Sans objet	Sans objet	Sans objet	Sans objet	Sans objet

Appendice 3

Véhicules accessibles en fauteuil roulant

Élément	Objet	Acte réglementaire	M_1
1A	Niveau sonore	Règlement (UE) n° 540/2014	G + W_9
2	Émissions des véhicules légers (Euro 5 et Euro 6) / accès aux informations	Règlement (CE) n° 715/2007	G + W_1
3A	Prévention des risques d'incendie (réservoirs de carburant liquide)	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 34 de l'ONU	X + W_2
3B	Dispositifs arrière de protection anti-encastrement et leur montage; protection contre l'encastrement à l'arrière	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 58 de l'ONU	X
4A	Emplacement pour le montage et la fixation des plaques d'immatriculation arrière	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement (UE) n° 1003/2010	X
5A	Équipement de direction	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 79 de l'ONU	G
6A	Accès au véhicule et manœuvrabilité (marches, marchepieds et poignées)	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement (UE) n° 130/2012	X
6B	Serrures et organes de fixation des portes	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 11 de l'ONU	X

Élément	Objet	Acte réglementaire	M_1
7A	Avertisseurs sonores et signalisation sonore	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 28 de l'ONU	X
8A	Systèmes de vision indirecte et leur montage	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 46 de l'ONU	X
9B	Freinage des voitures particulières	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 13-H de l'ONU	G + A_1
10A	Compatibilité électromagnétique	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 10 de l'ONU	X
12A	Aménagements intérieurs	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 21 de l'ONU	G + C
13B	Protection des véhicules à moteur contre une utilisation non autorisée	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 116 de l'ONU	X
14A	Protection du conducteur contre le dispositif de conduite en cas de choc	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 12 de l'ONU	G
15A	Sièges, leurs ancrages et appuie-tête	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 17 de l'ONU	G + W_3

Élément	Objet	Acte réglementaire	M_1
16A	Saillies extérieures	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 26 de l'ONU	G + W_4
17A	Accès au véhicule et manœuvrabilité (marche arrière)	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement (UE) n° 130/2012	X
17B	Appareil indicateur de vitesse, y compris son installation	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 39 de l'ONU	X
18A	Plaque réglementaire du constructeur et VIN	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement (UE) n° 19/2011	X
19A	Ancrages de ceintures de sécurité, systèmes d'ancrage Isofix et ancrages pour fixation supérieure Isofix	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 14 de l'ONU	X + W_5
20A	Installation des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse sur les véhicules	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 48 de l'ONU	X
21A	Dispositifs catadioptriques pour les véhicules à moteur et leurs remorques	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 3 de l'ONU	X
22A	Feux de position avant et arrière, feux stop et feux d'encombrement pour les véhicules à moteur et leurs remorques	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 7 de l'ONU	X

Élément	Objet	Acte réglementaire	M_1
22B	Feux de circulation diurne pour les véhicules à moteur	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 87 de l'ONU	X
22C	Feux de position latéraux pour les véhicules à moteur et leurs remorques	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 91 de l'ONU	X
23A	Feux indicateurs de direction pour les véhicules à moteur et leurs remorques	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 6 de l'ONU	X
24A	Dispositifs d'éclairage de la plaque d'immatriculation arrière des véhicules à moteur et de leurs remorques	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 4 de l'ONU	X
25A	Projecteurs scellés halogènes, pour véhicules à moteur, émettant un faisceau de croisement asymétrique européen ou un faisceau de route, ou les deux à la fois	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 31 de l'ONU	X
25B	Lampes à incandescence destinées à être utilisées dans les feux homologués des véhicules à moteur et de leurs remorques	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 37 de l'ONU	X
25C	Projecteurs de véhicules à moteur munis de sources lumineuses à décharge	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 98 de l'ONU	X
25D	Sources lumineuses à décharge pour projecteurs homologués de véhicules à moteur	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 99 de l'ONU	X

Élément	Objet	Acte réglementaire	M_1
25E	Projecteurs pour véhicules à moteur émettant un faisceau de croisement asymétrique ou un faisceau de route, ou les deux à la fois, et équipés de lampes à incandescence et/ou de modules DEL	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 112 de l'ONU	X
25F	Systèmes d'éclairage avant adaptatifs (AFS) destinés aux véhicules automobiles	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 123 de l'ONU	X
26A	Feux de brouillard avant des véhicules à moteur	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 19 de l'ONU	X
27A	Dispositifs de remorquage	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement (UE) n° 1005/2010	E
28A	Feux de brouillard arrière des véhicules à moteur et de leurs remorques	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 38 de l'ONU	X
29A	Feux de marche arrière des véhicules à moteur et de leurs remorques	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 23 de l'ONU	X
30A	Feux de stationnement pour véhicules à moteur	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 77 de l'ONU	X

Élément	Objet	Acte réglementaire	M_1
31A	Ceintures de sécurité, systèmes de retenue, dispositifs de retenue pour enfants et dispositifs de retenue pour enfants Isofix	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 16 de l'ONU	X + W_6
32A	Champ de vision vers l'avant	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 125 de l'ONU	G
33A	Emplacement et moyens d'identification des commandes manuelles, des témoins et des indicateurs	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 121 de l'ONU	X
34A	Dispositifs de dégivrage et de désembuage du pare-brise	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement (UE) n° 672/2010	G([5])
35A	Essuie-glace et lave-glace du pare-brise	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement (UE) n° 1008/2010	G([6])
36A	Systèmes de chauffage	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 122 de l'ONU	X
37A	Protecteurs de roues	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement (UE) n° 1009/2010	G
38A	Appuie-tête incorporés ou non dans les sièges des véhicules	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 25 de l'ONU	X
41A	Émissions (Euro VI) des véhicules lourds/accès aux informations	Règlement (CE) n° 595/2009	X + W_1 ([9])

Élément	Objet	Acte réglementaire	M_1
44A	Masses et dimensions	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement (UE) n° 1230/2012	X + W_8
45A	Vitrages de sécurité et leur installation sur les véhicules	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 43 de l'ONU	G
46A	Montage des pneumatiques	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement (UE) n° 458/2011	X
46B	Pneumatiques pour les véhicules à moteur et leurs remorques (classe C_1)	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 30 de l'ONU	X
46D	Émissions sonores de roulement, adhérence sur sol mouillé et résistance au roulement (classes C_1, C_2 et C_3)	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 117 de l'ONU	X
46E	Équipement de secours à usage temporaire, pneumatiques/système pour roulage à plat et système de surveillance de la pression des pneumatiques	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 64 de l'ONU	G([9A])
50A	Pièces mécaniques d'attelage des ensembles de véhicules	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 55 de l'ONU	X([10])

Élément	Objet	Acte réglementaire	M_1
53A	Protection des occupants en cas de collision frontale	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 94 de l'ONU	Sans objet
54A	Protection des occupants en cas de collision latérale	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 95 de l'ONU	Sans objet
58	Protection des piétons	Règlement (CE) n° 78/2009	G
59	Recyclabilité	Directive 2005/64/CE	Sans objet
61	Systèmes de climatisation	Directive 2006/40/CE	G
62	Système hydrogène	Règlement (CE) n° 79/2009	X
63	Sécurité générale	Règlement (CE) n° 661/2009	X([15])
64	Indicateurs de changement de vitesse	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement (UE) n° 65/2012	G
67	Organes spéciaux pour l'alimentation des moteurs au gaz de pétrole liquéfié (GPL) et leur installation sur les véhicules à moteur	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 67 de l'ONU	X
68	Systèmes d'alarme pour véhicules (SAV)	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 97 de l'ONU	X
69	Sécurité électrique	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 100 de l'ONU	X
70	Organes spéciaux pour l'alimentation des moteurs au GNC et leur installation sur les véhicules à moteur	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 110 de l'ONU	X
72	Système eCall	Règlement (UE) 2015/758	G

Prescriptions supplémentaires pour l'essai du système d'arrimage du fauteuil roulant et de retenue de son occupant

Le point 2 et le point 3 ou 4 ci-après s'appliquent.

1. Définitions

1.1. Par "fauteuil roulant type" (SWC), on entend un fauteuil roulant d'essai réutilisable, rigide, tel que défini à la section 3 de la norme internationale ISO 10542-1:2012.

1.2. Par " point P", on entend une représentation de la position de la hanche de l'occupant du fauteuil roulant lorsque celui-ci est assis dans le fauteuil roulant type, tel que défini à la section 3 de la norme internationale ISO 10542-1:2012.

2. Prescriptions générales

2.1. Chaque emplacement de fauteuil roulant doit être pourvu d'ancrages auxquels doit être fixé un système d'arrimage du fauteuil roulant et de retenue de son occupant (WTORS).

2.2. Les ancrages inférieurs de la ceinture de sécurité de l'occupant d'un fauteuil roulant doivent être positionnés conformément au paragraphe 5.4.2.2 du règlement n° 14.07 de l'ONU, par rapport au point P sur le fauteuil roulant type quand il est placé dans la position de route désignée par le constructeur. Le ou les ancrages supérieurs effectifs doivent être positionnés au moins 1 100 mm au-dessus du plan horizontal passant par les points de contact entre les pneumatiques arrières du fauteuil roulant type et le plancher du véhicule. Cette condition doit encore être remplie après l'essai réalisé conformément au point 3 du présent appendice.

2.3. La conformité de la ceinture de sécurité de l'occupant du système WTORS aux paragraphes 8.2.2 à 8.2.2.4 et 8.3.1 à 8.3.4 du règlement n° 16.06 de l'ONU doit être vérifiée.

2.4. Le nombre minimal d'ancrages pour siège d'enfant Isofix ne doit pas être indiqué. Dans le cas d'une réception par type multiétapes, lorsqu'un système d'ancrage Isofix a été affecté par la conversion du véhicule, le système doit faire l'objet d'un nouvel essai ou les ancrages doivent être rendus inutilisables. Dans ce dernier cas, les étiquettes Isofix doivent être retirées et des informations appropriées doivent être communiquées à l'acquéreur du véhicule.

3. Essai statique dans le véhicule

3.1. Ancrages de retenue de l'occupant d'un fauteuil roulant

3.1.1. Les ancrages de retenue de l'occupant d'un fauteuil roulant doivent résister aux forces statiques prescrites pour les ancrages de retenue de l'occupant dans le règlement n° 14.07 de l'ONU conjuguées aux forces statiques appliquées aux ancrages d'arrimage du fauteuil roulant comme spécifié au point 3.2 du présent appendice.

3.2. Ancrages d'arrimage d'un fauteuil roulant

Les ancrages d'arrimage d'un fauteuil roulant doivent résister, pendant au moins 0,2 seconde, aux forces ci-après appliquées via le fauteuil roulant type (ou un autre fauteuil approprié ayant un empattement, une hauteur de siège et des points d'arrimage correspondant aux spécifications du fauteuil roulant type), à une hauteur de 300 +/- 100 mm de la surface sur laquelle repose le fauteuil roulant type:

3.2.1. dans le cas d'un fauteuil roulant faisant face vers l'avant, une force simultanée, coïncidant avec la force appliquée aux ancrages de retenue de l'occupant, de 24,5 kN, et

3.2.2. lors d'un second essai, une force statique de 8,2 kN dirigée vers l'arrière du véhicule;

3.2.3. dans le cas d'un fauteuil roulant faisant face vers l'arrière, une force simultanée, coïncidant avec la force appliquée aux ancrages de retenue de l'occupant, de 8,2 kN, et

3.2.4. lors d'un second essai, une force statique de 24,5 kN dirigée vers l'avant du véhicule.

3.3. Composants du système

3.3.1. Tous les composants du système WTORS doivent satisfaire aux prescriptions correspondantes de la norme internationale ISO 10542-1:2012. Toutefois, l'essai dynamique spécifié dans l'annexe A et aux paragraphes 5.2.2 et 5.2.3 de la norme internationale ISO 10542-1:2012 doit être réalisé sur le système WTORS complet en utilisant la géométrie des ancrages du véhicule au lieu de la géométrie d'essai spécifiée dans l'annexe A de la norme internationale ISO 10542-1:2012. Ceci peut se faire à l'intérieur de la structure du véhicule ou sur une structure de remplacement représentative de la géométrie des ancrages du système WTORS du véhicule. L'emplacement de chaque ancrage doit respecter la tolérance indiquée au paragraphe 7.7.1 du règlement n° 16.06 de l'ONU.

3.3.2. Si la partie du système WTORS qui retient l'occupant est homologuée conformément au règlement n° 16.06 de l'ONU, elle doit être soumise à l'essai dynamique du système WTORS complet décrit au paragraphe 3.3.1 du présent appendice, mais les prescriptions des paragraphes 5.1, 5.3 et 5.4 de la norme internationale ISO 10542-1:2012 sont à considérer comme respectées.

4. Essai dynamique dans le véhicule

4.1. L'ensemble complet du système WTORS doit être soumis à un essai dynamique dans le véhicule conformément aux paragraphes 5.2.2 et 5.2.3 et à l'annexe A de la norme internationale ISO 10542-1:2012, au cours duquel tous les composants/ancrages sont mis à l'essai simultanément, en utilisant une carrosserie nue ou une structure représentative du véhicule.

4.2. Les composants du système WTORS doivent satisfaire aux prescriptions correspondantes des paragraphes 5.1, 5.3 et 5.4 de la norme internationale ISO 10542-1:2012. Ces prescriptions sont considérées comme satisfaites en ce qui concerne le système de retenue de l'occupant si celui-ci est homologué conformément au règlement n° 16.06 de l'ONU.

Appendice 4

Autres véhicules à usage spécial

(y compris groupe spécial, véhicules porte-équipements et caravanes remorquées)

Les dérogations prévues dans le présent appendice ne sont permises que si le constructeur démontre, à la satisfaction de l'autorité compétente en matière de réception, que le véhicule, du fait de sa fonction spéciale, ne peut satisfaire à toutes les prescriptions énoncées dans la partie I de la présente annexe.

Élément	Objet	Référence à l'acte réglementaire	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
1A	Niveau sonore	Règlement (UE) n° 540/2014		H	H	H	H	H			
2	Émissions des véhicules légers (Euro 5 et Euro 6) / accès aux informations	Règlement (CE) n° 715/2007	Q([1])		Q + V_1 ([1])	Q + V_1 ([1])					
3A	Prévention des risques d'incendie (réservoirs de carburant liquide)	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 34 de l'ONU	F	F	F	F	F	X	X	X	X
3B	Dispositifs arrière de protection anti-encastrement et leur montage; protection contre l'encastrement à l'arrière	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 58 de l'ONU	X	X	A	A	A	X	X	X	X
4A	Emplacement pour le montage et la fixation des plaques d'immatriculation arrière	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement (UE) n° 1003/2010	A+R	A+R	A+R	A+R	A+R	A+R	A+R	A+R	A+R

Élément	Objet	Référence à l'acte réglementaire	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
5A	Équipement de direction	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 79 de l'ONU	X	X	X	X	X	X	X	X	X
6A	Accès au véhicule et manœuvrabilité (marches, marchepieds et poignées)	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement (UE) n° 130/2012	X	X	B	B	B				
6B	Serrures et organes de fixation des portes	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 11 de l'ONU			B						
7A	Avertisseurs sonores et signalisation sonore	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 28 de l'ONU	X	X	X	X	X				
8A	Systèmes de vision indirecte et leur montage	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 46 de l'ONU	X	X	X	X	X				
9A	Freinage des véhicules et des remorques	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 13 de l'ONU	X ([3])	X ([3])	X ([3])	X+U_1 ([3])	X+U_1 ([3])	X	X	X ([3])	X ([3])
9B	Freinage des voitures particulières	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 13-H de l'ONU			X ([4])						
10A	Compatibilité électromagnétique	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 10 de l'ONU	X	X	X	X	X	X	X	X	X

Élément	Objet	Référence à l'acte réglementaire	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
13A	Protection des véhicules à moteur contre une utilisation non autorisée	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 18 de l'ONU	X([4A])	X([4A])		X([4A])	X([4A])				
13B	Protection des véhicules à moteur contre une utilisation non autorisée	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 116 de l'ONU			X						
14A	Protection du conducteur contre le dispositif de conduite en cas de choc	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 12 de l'ONU			X						
15A	Sièges, leurs ancrages et appuie-tête	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 17 de l'ONU	D([4B])	D([4B])	D	D	D				
15B	Sièges des véhicules de grandes dimensions pour le transport de voyageurs	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 80 de l'ONU	D	D							
17A	Accès au véhicule et manœuvrabilité (marche arrière)	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement (UE) n° 130/2012	X	X	X	X	X				
17B	Appareil indicateur de vitesse, y compris son installation	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 39 de l'ONU	X	X	X	X	X				
18A	Plaque réglementaire du constructeur et VIN	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement (UE) n° 19/2011	X	X	X	X	X	X	X	X	X

Élément	Objet	Référence à l'acte réglementaire	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
19A	Ancrages de ceintures de sécurité, systèmes d'ancrage Isofix et ancrages pour fixation supérieure Isofix	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 14 de l'ONU	D	D	D	D	D				
20A	Installation des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse sur les véhicules	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 48 de l'ONU	A + N	A + N	A + N	A + N	A + N	A + N	A + N	A + N	A + N
21A	Dispositifs catadioptriques pour les véhicules à moteur et leurs remorques	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 3 de l'ONU	X	X	X	X	X	X	X	X	X
22A	Feux de position avant et arrière, feux stop et feux d'encombrement pour les véhicules à moteur et leurs remorques	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 7 de l'ONU	X	X	X	X	X	X	X	X	X
22B	Feux de circulation diurne pour les véhicules à moteur	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 87 de l'ONU	X	X	X	X	X				
22C	Feux de position latéraux pour les véhicules à moteur et leurs remorques	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 91 de l'ONU	X	X	X	X	X	X	X	X	X
23A	Feux indicateurs de direction pour les véhicules à moteur et leurs remorques	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 6 de l'ONU	X	X	X	X	X	X	X	X	X
24A	Dispositifs d'éclairage de la plaque d'immatriculation arrière des véhicules à moteur et de leurs remorques	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 4 de l'ONU	X	X	X	X	X	X	X	X	X

Élément	Objet	Référence à l'acte réglementaire	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
25A	Projecteurs scellés halogènes, pour véhicules à moteur, émettant un faisceau de croisement asymétrique européen ou un faisceau de route, ou les deux à la fois	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 31 de l'ONU	X	X	X	X	X				
25B	Lampes à incandescence destinées à être utilisées dans les feux homologués des véhicules à moteur et de leurs remorques	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 37 de l'ONU	X	X	X	X	X	X	X	X	X
25C	Projecteurs de véhicules à moteur munis de sources lumineuses à décharge	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 98 de l'ONU	X	X	X	X	X				
25D	Sources lumineuses à décharge pour projecteurs homologués de véhicules à moteur	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 99 de l'ONU	X	X	X	X	X				
25E	Projecteurs pour véhicules à moteur émettant un faisceau de croisement asymétrique ou un faisceau de route, ou les deux à la fois, et équipés de lampes à incandescence et/ou de modules DEL	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 112 de l'ONU	X	X	X	X	X				
25F	Systèmes d'éclairage avant adaptatifs (AFS) destinés aux véhicules automobiles	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 123 de l'ONU	X	X	X	X	X				

Élément	Objet	Référence à l'acte réglementaire	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
26A	Feux de brouillard avant des véhicules à moteur	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 19 de l'ONU	X	X	X	X	X				
27A	Dispositifs de remorquage	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement (UE) n° 1005/2010	A	A	A	A	A				
28A	Feux de brouillard arrière des véhicules à moteur et de leurs remorques	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 38 de l'ONU	X	X	X	X	X	X	X	X	X
29A	Feux de marche arrière des véhicules à moteur et de leurs remorques	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 23 de l'ONU	X	X	X	X	X	X	X	X	X
30A	Feux de stationnement pour véhicules à moteur	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 77 de l'ONU	X	X	X	X	X				
31A	Ceintures de sécurité, systèmes de retenue, dispositifs de retenue pour enfants et dispositifs de retenue pour enfants Isofix	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 16 de l'ONU	D	D	D	D	D				
33A	Emplacement et moyens d'identification des commandes manuelles, des témoins et des indicateurs	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 121 de l'ONU	X	X	X	X	X				
34A	Dispositifs de dégivrage et de désembuage du pare-brise	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement (UE) n° 672/2010	([5])	([5])	([5])	([5])	([5])				

Élément	Objet	Référence à l'acte réglementaire	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
35A	Essuie-glace et lave-glace du pare-brise	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement (UE) n° 1008/2010	([6])	([6])	([6])	([6])	([6])				
36A	Systèmes de chauffage	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 122 de l'ONU	X	X	X	X	X	X	X	X	X
38A	Appuie-tête incorporés ou non dans les sièges des véhicules	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 25 de l'ONU	X								
41A	Émissions (Euro VI) des véhicules lourds/accès aux informations	Règlement (CE) n° 595/2009	H ([9])	H	H ([9])	H ([9])	H				
42A	Protection latérale des véhicules utilitaires	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 73 de l'ONU				X	X			X	X
43A	Systèmes antiprojections	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement (UE) n° 109/2011			X	X	X	X	X	X	X
45A	Vitrages de sécurité et leur installation sur les véhicules	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 43 de l'ONU	J	J	J	J	J	J	J	J	J
46A	Montage des pneumatiques	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement (UE) n° 458/2011	X	X	X	X	X	X	X	X	X

Élément	Objet	Référence à l'acte réglementaire	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
46B	Pneumatiques pour les véhicules à moteur et leurs remorques (classe C_1)	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 30 de l'ONU			X			X	X		
46C	Pneumatiques pour les véhicules utilitaires et leurs remorques (classes C_2 et C_3)	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 54 de l'ONU	X	X	X	X	X			X	X
46D	Émissions sonores de roulement, adhérence sur sol mouillé et résistance au roulement (classes C_1, C_2 et C_3)	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 117 de l'ONU	X	X	X	X	X	X	X	X	X
46E	Équipement de secours à usage temporaire, pneumatiques/système pour roulage à plat et système de surveillance de la pression des pneumatiques	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 64 de l'ONU			X([9A])						
47A	Systèmes de limitation de vitesse des véhicules	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 89 de l'ONU	X	X		X	X				
48A	Masses et dimensions	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement (UE) n° 1230/2012	X	X	X	X	X	X	X	X	X
49A	Saillies extérieures à l'avant de la cloison postérieure de la cabine des véhicules utilitaires	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 61 de l'ONU			X	X	X				
50A	Pièces mécaniques d'attelage des ensembles de véhicules	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 55 de l'ONU	X([10])	X([10])	X([10])	X([10])	X([10])	X	X	X	X

Élément	Objet	Référence à l'acte réglementaire	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
50B	Dispositifs d'attelage court (DAC); installation d'un type réceptionné de DAC	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 102 de l'ONU				X([10])	X([10])			X([10])	X([10])
51A	Comportement au feu des matériaux utilisés dans l'aménagement intérieur de certaines catégories de véhicules à moteur	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 118 de l'ONU		X							
52A	Véhicules M_2 et M_3	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 107 de l'ONU	X	X							
52B	Résistance mécanique de la superstructure des véhicules de grande capacité pour le transport de personnes	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 66 de l'ONU	X	X							
54A	Protection des occupants en cas de collision latérale	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 95 de l'ONU			A						
56A	Véhicules destinés au transport de marchandises dangereuses	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 105 de l'ONU			X ([13])	X ([13])	X ([13])	X([13])	X([13])	X([13])	X([13])
57A	Dispositifs avant de protection anti-encastrement et leur montage; protection contre l'encastrement à l'avant	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 93 de l'ONU				X	X				

Élément	Objet	Référence à l'acte réglementaire	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
58	Protection des piétons	Règlement (CE) n° 78/2009			Sans objet ([2])						
59	Recyclabilité	Directive 2005/64/CE			Sans objet						
61	Systèmes de climatisation	Directive 2006/40/CE			X ([14])						
62	Système hydrogène	Règlement (CE) n° 79/2009	X	X	X	X	X				
63	Sécurité générale	Règlement (CE) n° 661/2009	X([15])	X([15])	X([15])	X([15])	X([15])	X([15])	X([15])	X([15])	X([15])
65	Système avancé de freinage d'urgence	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement (UE) n° 347/2012	Sans objet	Sans objet		Sans objet	Sans objet				
66	Système d'avertissement de franchissement de la ligne	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement (UE) n° 351/2012	Sans objet	Sans objet		Sans objet	Sans objet				
67	Organes spéciaux pour l'alimentation des moteurs au gaz de pétrole liquéfié (GPL) et leur installation sur les véhicules à moteur	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 67 de l'ONU	X	X	X	X	X				

Élément	Objet	Référence à l'acte réglementaire	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
68	Systèmes d'alarme pour véhicules (SAV)	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 97 de l'ONU			X						
69	Sécurité électrique	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 100 de l'ONU	X	X	X	X	X				
70	Organes spéciaux pour l'alimentation des moteurs au GNC et leur installation sur les véhicules à moteur	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 110 de l'ONU	X	X	X	X	X				
72	Système eCall	Règlement (UE) 2015/758	Sans objet	Sans objet	G	Sans objet	Sans objet	Sans objet	Sans objet	Sans objet	Sans objet

Appendice 5

Grues mobiles

Élément	Objet	Référence à l'acte réglementaire	N_3
1A	Niveau sonore	Règlement (UE) n° 540/2014	$T + Z_1$
3A	Prévention des risques d'incendie (réservoirs de carburant liquide)	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 34 de l'ONU	X
3B	Dispositifs arrière de protection anti-encastrement et leur montage; protection contre l'encastrement à l'arrière	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 58 de l'ONU	A
4A	Emplacement pour le montage et la fixation des plaques d'immatriculation arrière	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement (UE) n° 1003/2010	X
5A	Équipement de direction	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 79 de l'ONU	X Marche en crabe autorisée
6A	Accès au véhicule et manœuvrabilité (marches, marchepieds et poignées)	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement (UE) n° 130/2012	A
7A	Avertisseurs sonores et signalisation sonore	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 28 de l'ONU	X
8A	Systèmes de vision indirecte et leur montage	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 46 de l'ONU	X
9A	Freinage des véhicules et des remorques	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 13 de l'ONU	U ([3])
10A	Compatibilité électromagnétique	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 10 de l'ONU	X
13A	Protection des véhicules à moteur contre une utilisation non autorisée	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 18 de l'ONU	X ([4A])
15A	Sièges, leurs ancrages et appuie-tête	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 17 de l'ONU	X

Élément	Objet	Référence à l'acte réglementaire	N_3
17A	Accès au véhicule et manœuvrabilité (marche arrière)	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement (UE) n° 130/2012	X
17B	Appareil indicateur de vitesse, y compris son installation	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 39 de l'ONU	X
18A	Plaque réglementaire du constructeur et VIN	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement (UE) n° 19/2011	X
19A	Ancrages de ceintures de sécurité, systèmes d'ancrage Isofix et ancrages pour fixation supérieure Isofix	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 14 de l'ONU	X
20A	Installation des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse sur les véhicules	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 48 de l'ONU	A + Y
21A	Dispositifs catadioptriques pour les véhicules à moteur et leurs remorques	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 3 de l'ONU	X
22A	Feux de position avant et arrière, feux stop et feux d'encombrement pour les véhicules à moteur et leurs remorques	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 7 de l'ONU	X
22B	Feux de circulation diurne pour les véhicules à moteur	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 87 de l'ONU	X
22C	Feux de position latéraux pour les véhicules à moteur et leurs remorques	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 91 de l'ONU	X
23A	Feux indicateurs de direction pour les véhicules à moteur et leurs remorques	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 6 de l'ONU	X
24A	Dispositifs d'éclairage de la plaque d'immatriculation arrière des véhicules à moteur et de leurs remorques	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 4 de l'ONU	X
25A	Projecteurs scellés halogènes, pour véhicules à moteur, émettant un faisceau de croisement asymétrique européen ou un faisceau de route, ou les deux à la fois	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 31 de l'ONU	X
25B	Lampes à incandescence destinées à être utilisées dans les feux homologués des véhicules à moteur et de leurs remorques	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 37 de l'ONU	X

Élément	Objet	Référence à l'acte réglementaire	N_3
25C	Projecteurs de véhicules à moteur munis de sources lumineuses à décharge	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 98 de l'ONU	X
25D	Sources lumineuses à décharge pour projecteurs homologués de véhicules à moteur	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 99 de l'ONU	X
25E	Projecteurs pour véhicules à moteur émettant un faisceau de croisement asymétrique ou un faisceau de route, ou les deux à la fois, et équipés de lampes à incandescence et/ou de modules DEL	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 112 de l'ONU	X
25F	Systèmes d'éclairage avant adaptatifs (AFS) destinés aux véhicules automobiles	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 123 de l'ONU	X
26A	Feux de brouillard avant des véhicules à moteur	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 19 de l'ONU	X
27A	Dispositifs de remorquage	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement (UE) n° 1005/2010	A
28A	Feux de brouillard arrière des véhicules à moteur et de leurs remorques	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 38 de l'ONU	X
29A	Feux de marche arrière des véhicules à moteur et de leurs remorques	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 23 de l'ONU	X
30A	Feux de stationnement pour véhicules à moteur	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 77 de l'ONU	X
31A	Ceintures de sécurité, systèmes de retenue, dispositifs de retenue pour enfants et dispositifs de retenue pour enfants Isofix	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 16 de l'ONU	X
33A	Emplacement et moyens d'identification des commandes manuelles, des témoins et des indicateurs	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 121 de l'ONU	X
34A	Dispositifs de dégivrage et de désembuage du pare-brise	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement (UE) n° 672/2010	([5])
35A	Essuie-glace et lave-glace du pare-brise	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement (UE) n° 1008/2010	([6])

Élément	Objet	Référence à l'acte réglementaire	N_3
36A	Systèmes de chauffage	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 122 de l'ONU	X
41A	Émissions (Euro VI) des véhicules lourds/accès aux informations	Règlement (CE) n° 595/2009	V
42A	Protection latérale des véhicules utilitaires	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 73 de l'ONU	A
43A	Systèmes antiprojections	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement (UE) n° 109/2011	Z_1
45A	Vitrages de sécurité et leur installation sur les véhicules	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 43 de l'ONU	J
46A	Montage des pneumatiques	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement (UE) n° 458/2011	X
46C	Pneumatiques pour les véhicules utilitaires et leurs remorques (classes C_2 et C_3)	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 54 de l'ONU	X
46D	Émissions sonores de roulement, adhérence sur sol mouillé et résistance au roulement (classes C_1, C_2 et C_3)	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 117 de l'ONU	X
47A	Systèmes de limitation de vitesse des véhicules	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 89 de l'ONU	X
48A	Masses et dimensions	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement (UE) n° 1230/2012	A
49A	Saillies extérieures à l'avant de la cloison postérieure de la cabine des véhicules utilitaires	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 61 de l'ONU	A
50A	Pièces mécaniques d'attelage des ensembles de véhicules	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 55 de l'ONU	X ([10])
50B	Dispositifs d'attelage court (DAC); installation d'un type réceptionné de DAC	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 102 de l'ONU	X ([10])

Élément	Objet	Référence à l'acte réglementaire	N_3
57A	Dispositifs avant de protection anti-encastrement et leur montage; protection contre l'encastrement à l'avant	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 93 de l'ONU	X
62	Système hydrogène	Règlement (CE) n° 79/2009	X
63	Sécurité générale	Règlement (CE) n° 661/2009	X ([15])
65	Système avancé de freinage d'urgence	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement (UE) n° 347/2012	Sans objet ([16])
66	Système d'avertissement de franchissement de la ligne	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement (UE) n° 351/2012	Sans objet ([17])
67	Organes spéciaux pour l'alimentation des moteurs au gaz de pétrole liquéfié (GPL) et leur installation sur les véhicules à moteur	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 67 de l'ONU	X
69	Sécurité électrique	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 100 de l'ONU	X
70	Organes spéciaux pour l'alimentation des moteurs au GNC et leur installation sur les véhicules à moteur	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 110 de l'ONU	X

Appendice 6

Véhicules de transport de charges exceptionnelles

Élément	Objet	Référence à l'acte réglementaire	N_3	O_4
1	Niveau sonore admissible	Directive 70/157/CEE	T	
3A	Prévention des risques d'incendie (réservoirs de carburant liquide)	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 34 de l'ONU	X	X
3B	Dispositifs arrière de protection anti-encastrement et leur montage; protection contre l'encastrement à l'arrière	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 58 de l'ONU	A	A
4A	Emplacement pour le montage et la fixation des plaques d'immatriculation arrière	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement (UE) n° 1003/2010	X	A+R
5A	Équipement de direction	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 79 de l'ONU	X Marche en crabe autorisée	X
6A	Accès au véhicule et manœuvrabilité (marches, marchepieds et poignées)	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement (UE) n° 130/2012	X	
7A	Avertisseurs sonores et signalisation sonore	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 28 de l'ONU	X	
8A	Systèmes de vision indirecte et leur montage	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 46 de l'ONU	X	
9A	Freinage des véhicules et des remorques	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 13 de l'ONU	U ([3])	X ([3])
10A	Compatibilité électromagnétique	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 10 de l'ONU	X	X
13A	Protection des véhicules à moteur contre une utilisation non autorisée	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 18 de l'ONU	X ([4A])	
15A	Sièges, leurs ancrages et appuie-tête	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 17 de l'ONU	X	

Élément	Objet	Référence à l'acte réglementaire	N_3	O_4
17A	Accès au véhicule et manœuvrabilité (marche arrière)	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement (UE) n° 130/2012	X	
17B	Appareil indicateur de vitesse, y compris son installation	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 39 de l'ONU	X	
18A	Plaque réglementaire du constructeur et VIN	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement (UE) n° 19/2011	X	X
19A	Ancrages de ceintures de sécurité, systèmes d'ancrage Isofix et ancrages pour fixation supérieure Isofix	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 14 de l'ONU	X	
20A	Installation des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse sur les véhicules	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 48 de l'ONU	X	A + N
21A	Dispositifs catadioptriques pour les véhicules à moteur et leurs remorques	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 3 de l'ONU	X	X
22A	Feux de position avant et arrière, feux stop et feux d'encombrement pour les véhicules à moteur et leurs remorques	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 7 de l'ONU	X	X
22B	Feux de circulation diurne pour les véhicules à moteur	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 87 de l'ONU	X	
22C	Feux de position latéraux pour les véhicules à moteur et leurs remorques	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 91 de l'ONU	X	X
23A	Feux indicateurs de direction pour les véhicules à moteur et leurs remorques	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 6 de l'ONU	X	X
24A	Dispositifs d'éclairage de la plaque d'immatriculation arrière des véhicules à moteur et de leurs remorques	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 4 de l'ONU	X	X
25A	Projecteurs scellés halogènes, pour véhicules à moteur, émettant un faisceau de croisement asymétrique européen ou un faisceau de route, ou les deux à la fois	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 31 de l'ONU	X	

Élément	Objet	Référence à l'acte réglementaire	N_3	O_4
25B	Lampes à incandescence destinées à être utilisées dans les feux homologués des véhicules à moteur et de leurs remorques	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 37 de l'ONU	X	X
25C	Projecteurs de véhicules à moteur munis de sources lumineuses à décharge	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 98 de l'ONU	X	
25D	Sources lumineuses à décharge pour projecteurs homologués de véhicules à moteur	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 99 de l'ONU	X	
25E	Projecteurs pour véhicules à moteur émettant un faisceau de croisement asymétrique ou un faisceau de route, ou les deux à la fois, et équipés de lampes à incandescence et/ou de modules DEL	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 112 de l'ONU	X	
25F	Systèmes d'éclairage avant adaptatifs (AFS) destinés aux véhicules automobiles	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 123 de l'ONU	X	
26A	Feux de brouillard avant des véhicules à moteur	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 19 de l'ONU	X	
27A	Dispositifs de remorquage	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement (UE) n° 1005/2010	A	
28A	Feux de brouillard arrière des véhicules à moteur et de leurs remorques	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 38 de l'ONU	X	X
29A	Feux de marche arrière des véhicules à moteur et de leurs remorques	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 23 de l'ONU	X	X
30A	Feux de stationnement pour véhicules à moteur	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 77 de l'ONU	X	
31A	Ceintures de sécurité, systèmes de retenue, dispositifs de retenue pour enfants et dispositifs de retenue pour enfants Isofix	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 16 de l'ONU	X	
33A	Emplacement et moyens d'identification des commandes manuelles, des témoins et des indicateurs	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 121 de l'ONU	X	

Élément	Objet	Référence à l'acte réglementaire	N_3	O_4
34A	Dispositifs de dégivrage et de désembuage du pare-brise	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement (UE) n° 672/2010	([5])	
35A	Essuie-glace et lave-glace du pare-brise	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement (UE) n° 1008/2010	([6])	
36A	Systèmes de chauffage	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 122 de l'ONU	X	
41A	Émissions (Euro VI) des véhicules lourds/accès aux informations	Règlement (CE) n° 595/2009	X ([9])	
42A	Protection latérale des véhicules utilitaires	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 73 de l'ONU	X	A
43A	Systèmes antiprojections	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement (UE) n° 109/2011	X	A
45	Vitrages de sécurité	Directive 92/22/CEE	X	
45A	Vitrages de sécurité et leur installation sur les véhicules	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 43 de l'ONU	X	
46A	Montage des pneumatiques	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement (UE) n° 458/2011	X	I
46C	Pneumatiques pour les véhicules utilitaires et leurs remorques (classes C_2 et C_3)	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 54 de l'ONU	X	I
46D	Émissions sonores de roulement, adhérence sur sol mouillé et résistance au roulement (classes C_1, C_2 et C_3)	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 117 de l'ONU	X	I
47A	Systèmes de limitation de vitesse des véhicules	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 89 de l'ONU	X	
48A	Masses et dimensions	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement (UE) n° 1230/2012	A	A

Élément	Objet	Référence à l'acte réglementaire	N_3	O_4
49A	Saillies extérieures à l'avant de la cloison postérieure de la cabine des véhicules utilitaires	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 61 de l'ONU	A	
50A	Pièces mécaniques d'attelage des ensembles de véhicules	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 55 de l'ONU	X([10])	X
50B	Dispositifs d'attelage court (DAC); installation d'un type réceptionné de DAC	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 102 de l'ONU	X([10])	X([10])
56A	Véhicules destinés au transport de marchandises dangereuses	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 105 de l'ONU	X([13])	X([13])
57A	Dispositifs avant de protection anti-encastrement et leur montage; protection contre l'encastrement à l'avant	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 93 de l'ONU	A	
62	Système hydrogène	Règlement (CE) n° 79/2009	X	
63	Sécurité générale	Règlement (CE) n° 661/2009	X ([15])	X([15])
65	Système avancé de freinage d'urgence	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement (UE) n° 347/2012	Sans objet ([16])	
66	Système d'avertissement de franchissement de la ligne	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement (UE) n° 351/2012	Sans objet ([17])	
67	Organes spéciaux pour l'alimentation des moteurs au gaz de pétrole liquéfié (GPL) et leur installation sur les véhicules à moteur	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 67 de l'ONU	X	
69	Sécurité électrique	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 100 de l'ONU	X	
70	Organes spéciaux pour l'alimentation des moteurs au GNC et leur installation sur les véhicules à moteur	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 110 de l'ONU	X	

Notes explicatives concernant l'applicabilité des prescriptions dans la présente partie

X Les prescriptions énoncées dans l'acte réglementaire concerné sont applicables. Les séries d'amendements des règlements de l'ONU ayant valeur contraignante sont énumérées dans l'annexe IV du règlement (CE) n° 661/2009. Les séries d'amendements adoptées par la suite sont acceptées en leur lieu et place. Les États membres peuvent accorder des extensions de réceptions par type existantes accordées conformément aux directives qui ont été abrogées par le règlement (CE) n° 661/2009, dans les conditions fixées à l'article 13, paragraphe 14, dudit règlement.

Sans objet L'acte réglementaire n'est pas applicable à ce véhicule (pas de prescriptions).

([1]) Pour les véhicules ayant une masse de référence inférieure ou égale à 2 610 kg. À la demande du constructeur, le règlement (CE) n° 715/2007 peut s'appliquer aux véhicules dont la masse de référence ne dépasse pas 2 840 kg.

En ce qui concerne l'accès aux informations, pour les parties autres que le véhicule de base (par exemple, le compartiment habitable), il suffit que le constructeur communique les informations concernant la réparation et l'entretien du véhicule d'une manière aisément accessible et rapide.

([2]) Dans le cas de véhicules équipés d'une installation à GPL ou à GNC, une réception par type de véhicule au titre du règlement n° 67 ou du règlement n° 110 de l'ONU est requise.

([3]) L'installation d'un système ESC est requise en vertu des articles 12 et 13 du règlement (CE) n° 661/2009. Toutefois, conformément au règlement n° 13 de l'ONU, le montage d'un système ESC n'est pas requis pour les véhicules à usage spécial relevant des catégories M_2, M_3, N_2 et N_3, ni pour les véhicules destinés à transporter des charges exceptionnelles et les remorques dotées de zones pouvant accueillir des passagers en position debout. Les véhicules N_1 peuvent être réceptionnés conformément aux règlements nº 13 ou n° 13-H de l'ONU.

([4]) L'installation d'un système ESC est requise en vertu des articles 12 et 13 du règlement (CE) nº 661/2009. Dès lors, il convient de se conformer aux prescriptions énoncées dans la partie A de l'annexe 9 du règlement nº 13-H de l'ONU. Les véhicules N_1 peuvent être réceptionnés conformément au règlement nº 13 ou 13-H de l'ONU.

([4A]) Tout dispositif de protection éventuellement installé doit respecter les prescriptions énoncées dans le règlement nº 18 de l'ONU.

([4B]) Le présent règlement s'applique aux sièges qui n'entrent pas dans le champ d'application du règlement n° 80 de l'ONU. Pour les autres options, voir l'article 2 du règlement (CE) n° 595/2009.

([5]) Les véhicules autres que ceux de la catégorie M_1 ne doivent pas nécessairement satisfaire entièrement au règlement (UE) nº 672/2010, mais ils doivent être équipés d'un dispositif de désembuage et de dégivrage du pare-brise.

([6]) Les véhicules autres que ceux de la catégorie M_1 ne doivent pas nécessairement satisfaire entièrement au règlement (UE) nº 1008/2010, mais ils doivent être équipés de dispositifs de lave-glace et d'essuie-glace.

([8]) Pour les véhicules ayant une masse de référence dépassant 2 610 kg et n'ayant pas bénéficié de la possibilité prévue à la note ([1]).

(9) Pour les véhicules ayant une masse de référence dépassant 2 610 kg et qui ne sont pas réceptionnés par type au titre du règlement (CE) nº 715/2007 (à la demande du constructeur et pour autant que leur masse de référence ne dépasse pas 2 840 kg). Pour les parties autres que le véhicule de base, il suffit que le constructeur donne accès aux informations concernant la réparation et l'entretien du véhicule d'une manière aisément accessible et rapide.

(9A) S'applique uniquement lorsque de tels véhicules sont dotés d'un équipement couvert par le règlement n° 64 de l'ONU. Système de surveillance de la pression des pneumatiques obligatoire pour les véhicules M_1 conformément à l'article 9, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 661/2009.

(10) S'applique uniquement aux véhicules équipés d'attelage(s).

(11) S'applique aux véhicules dont la masse en charge maximale techniquement admissible ne dépasse pas 2,5 tonnes.

(12) S'applique uniquement aux véhicules dont le "point de référence de place assise (point "R")" du siège le plus bas n'est pas situé à plus de 700 mm au-dessus du niveau du sol.

(13) S'applique uniquement lorsque le constructeur demande la réception par type de véhicules destinés au transport de marchandises dangereuses.

(14) S'applique uniquement aux véhicules de catégorie N_1, classe I (masse de référence ≤ 1 305 kg).

(15) À la demande du constructeur, une réception par type peut être accordée au titre de cet élément, en lieu et place de réceptions par type au titre de chacun des éléments couverts par le règlement (CE) n° 661/2009.

([16]) Le montage d'un système avancé de freinage d'urgence n'est pas requis pour les véhicules à usage spécial, conformément à l'article 1er du règlement (UE) nº 347/2012.

([17]) Le montage d'un système d'avertissement de franchissement de ligne n'est pas requis pour les véhicules à usage spécial, conformément à l'article 1er du règlement (UE) n° 351/2012.

A L'autorité compétente en matière de réception par type ne peut accorder une ou des exemptions que si le constructeur démontre que le véhicule ne peut satisfaire aux prescriptions en raison de son usage spécial. Les exemptions accordées doivent être décrites sur la fiche de réception par type et sur le certificat de conformité du véhicule.

A_1 Le montage d'un système ESC n'est pas obligatoire. Dans le cas de réceptions par type multiétapes, lorsque les modifications apportées à un stade particulier sont susceptibles d'affecter la fonction du système ESC du véhicule de base, le constructeur peut soit désactiver le système, soit démontrer que le véhicule n'a pas été rendu dangereux ou instable. Cette démonstration peut être faite, par exemple, en effectuant des manœuvres rapides de double changement de voie dans chaque direction, à 80 km/h, avec suffisamment d'amplitude pour entraîner l'intervention du système ESC. Ces interventions doivent être bien contrôlées et avoir pour effet d'améliorer la stabilité du véhicule. Le service technique est en droit de demander d'autres essais s'il le juge nécessaire.

B Application limitée aux portes donnant accès aux sièges prévus pour un usage normal lorsque le véhicule est utilisé sur la voie publique et lorsque la distance entre le point R du siège et le plan médian de la surface de la portière, mesurée perpendiculairement au plan longitudinal médian du véhicule, ne dépasse pas 500 mm.

C Application limitée à la partie du véhicule située devant le siège le plus reculé prévu pour un usage normal lorsque le véhicule est utilisé sur la voie publique, ainsi qu'à la zone d'impact de la tête définie dans l'acte réglementaire concerné.

D Application limitée aux sièges prévus pour un usage normal lorsque le véhicule est utilisé sur la voie publique. Les sièges non conçus pour être utilisés lorsque le véhicule circule sur la voie publique doivent être clairement signalés aux utilisateurs par un pictogramme ou par un signe accompagné d'un texte approprié. Les prescriptions du règlement n° 17 de l'ONU concernant la retenue des bagages ne s'appliquent pas.

E Avant uniquement.

F Il est possible de modifier le cheminement et la longueur du conduit d'alimentation et l'emplacement du réservoir à bord du véhicule.

G Dans le cas d'une réception par type multiétapes, les prescriptions selon la catégorie du véhicule de base/incomplet (dont, par exemple, le châssis qui a été utilisé pour construire le véhicule à usage spécial) peuvent également être utilisées.

H Il est possible de modifier de deux mètres au maximum la longueur du système d'échappement après le dernier silencieux sans procéder à de nouveaux essais.

I Les pneumatiques doivent être réceptionnés par type conformément aux prescriptions du règlement nº 54 de l'ONU, même si la vitesse par construction du véhicule est inférieure à 80 km/h. En accord avec le fabricant des pneumatiques, la capacité de charge peut être ajustée en fonction de la vitesse maximale par construction de la remorque.

J Pour tous les vitrages autres que ceux de la cabine du conducteur (pare-brise et vitrages latéraux), il est possible d'utiliser soit du verre de sécurité, soit du plastique rigide.

K Des dispositifs d'alarme d'urgence supplémentaires sont autorisés.

L Application limitée aux sièges prévus pour un usage normal lorsque le véhicule est utilisé sur la voie publique. Les sièges arrière doivent être au moins munis d'ancrages de ceintures sous-abdominales. Les sièges non conçus pour être utilisés lorsque le véhicule circule sur la voie publique doivent être clairement signalés aux utilisateurs par un pictogramme ou par un signe accompagné d'un texte approprié. Des systèmes de fixation Isofix ne sont pas requis sur les ambulances et les corbillards.

M Application limitée aux sièges prévus pour un usage normal lorsque le véhicule est utilisé sur la voie publique. Les sièges arrière doivent être au moins munis de ceintures sous-abdominales. Les sièges non conçus pour être utilisés lorsque le véhicule circule sur la voie publique doivent être clairement signalés aux utilisateurs par un pictogramme ou par un signe accompagné d'un texte approprié. Des systèmes de fixation Isofix ne sont pas requis sur les ambulances et les corbillards.

N Sous réserve que tous les dispositifs d'éclairage obligatoires soient installés et que la visibilité géométrique ne soit pas compromise.

Q Il est possible de modifier de deux mètres au maximum la longueur du système d'échappement après le dernier silencieux sans procéder à de nouveaux essais. Une réception UE par type accordée au véhicule de base le plus représentatif reste valable indépendamment des éventuelles modifications du poids de référence.

R Sous réserve que les plaques d'immatriculation de tous les États membres puissent être montées et rester visibles.

S Le facteur de transmission de la lumière est d'au moins 60 % et l'angle d'obstruction du montant "A" ne dépasse pas 10 degrés.

T Essai à réaliser uniquement sur le véhicule complet/complété. Le véhicule peut être soumis à l'essai conformément à la directive 70/157/CEE. En ce qui concerne le point 5.2.2.1 de l'annexe I de la directive 70/157/CEE, les valeurs limites ci-après s'appliquent:

a) 81 dB(A) pour les véhicules dont le moteur a une puissance inférieure à 75 kW;

b) 83 dB(A) pour les véhicules dont le moteur a une puissance comprise entre 75 kW et 150 kW;

c) 84 dB(A) pour les véhicules dont le moteur a une puissance de 150 kW ou plus.

U Essai à réaliser uniquement sur le véhicule complet/complété. Les véhicules ayant 4 essieux ou moins doivent satisfaire à l'ensemble des prescriptions énoncées dans les actes réglementaires concernés. Des dérogations sont admises pour les véhicules comportant plus de quatre essieux, à condition:

a) qu'elles soient justifiées par les particularités de la construction de ces véhicules; et

b) que les performances de freinage prescrites par l'acte réglementaire concerné pour les freins de stationnement, de service et auxiliaire soient respectées.

U_1 L'ABS n'est pas obligatoire pour les véhicules à entraînement hydrostatique.

V À titre d'alternative, la directive 97/68/CE peut également être appliquée.

V_1 À titre d'alternative, la directive 97/68/CE peut également être appliquée aux véhicules à entraînement hydrostatique.

W_0 La modification de la longueur du système d'échappement est permise sans nouvel essai, pour autant que la contre-pression soit similaire. Si un nouvel essai est requis, un dépassement de 2 dB(A) de la limite applicable est autorisé.

W_1 La modification du système d'échappement est permise sans aucun nouvel essai concernant les émissions d'échappement et le rapport CO_2/consommation de carburant, pour autant que les dispositifs de contrôle des émissions, y compris les filtres à particules (le cas échéant), ne soient pas affectés. Si les dispositifs de lutte contre l'évaporation sont conservés tels qu'installés par le constructeur du véhicule de base, aucun nouvel essai relatif aux émissions par évaporation n'est exigé sur le véhicule modifié.

Une réception UE par type accordée au véhicule de base le plus représentatif reste valable indépendamment des éventuelles modifications de la masse de référence.

W_2 Il est permis de modifier sans nouvel essai le cheminement et la longueur du conduit d'alimentation, des durites et des canalisations de vapeur du carburant. Le déplacement du réservoir de carburant d'origine est autorisé, pour autant que toutes les prescriptions soient satisfaites. Toutefois, de nouveaux essais en conformité avec l'annexe 5 du règlement n° 34 de l'ONU ne sont pas requis.

W_3 Le plan longitudinal de la position de route prévue des fauteuils roulants doit être parallèle au plan longitudinal du véhicule.

Des informations appropriées ayant pour objet de recommander l'utilisation d'un fauteuil roulant doté d'une structure satisfaisant aux prescriptions de la partie concernée de la norme ISO 7176-19:2008, de sorte que ce fauteuil résiste aux forces transmises par le mécanisme d'arrimage durant les différentes conditions de conduite, doivent être communiquées au propriétaire du véhicule.

Les sièges du véhicule peuvent être adaptés sans nouvel essai, pour autant qu'il puisse être démontré au service technique que leurs ancrages, mécanismes et appuie-tête offrent le même niveau de performance.

Les prescriptions du règlement n° 17 de l'ONU concernant la retenue des bagages ne s'appliquent pas.

W_4 La conformité aux actes réglementaires applicables est requise en ce qui concerne les dispositifs d'aide à l'embarquement, lorsqu'ils sont en position de repos.

W_5 Chaque emplacement de fauteuil roulant doit être pourvu d'ancrages auxquels doit être fixé un système d'arrimage du fauteuil roulant et de retenue de son occupant (WTORS) et qui satisfont aux prescriptions supplémentaires, figurant dans l'appendice 3, pour l'essai du système d'arrimage du fauteuil roulant et de retenue de son occupant.

W_6 Chaque emplacement de fauteuil roulant doit être pourvu d'une ceinture de retenue de l'occupant qui satisfait aux prescriptions supplémentaires, figurant dans l'appendice 3, pour l'essai du système d'arrimage du fauteuil roulant et de retenue de son occupant.

Si, en raison de la conversion du véhicule, les points d'ancrage des ceintures de sécurité doivent être déplacés au-delà de la tolérance prévue au paragraphe 7.7.1 du règlement n° 16.06 de l'ONU, le service technique examine si le changement constitue, ou non, une détérioration. Dans l'affirmative, l'essai prévu au paragraphe 7.7.1 du règlement n° 16.06 de l'ONU doit être effectué. Une extension de la réception UE par type n'est pas nécessaire. L'essai peut être réalisé en utilisant des composants qui n'ont pas subi l'essai de conditionnement prescrit par le règlement n° 16.06 de l'ONU.

W_8 Pour les calculs, la masse du fauteuil roulant et de son occupant est supposée être de 160 kg. La masse doit être concentrée au point P du fauteuil roulant type dans sa position de route déclarée par le constructeur.

Toute limitation du nombre de passagers résultant de l'utilisation de fauteuils roulants doit être mentionnée dans le manuel du propriétaire, à la page 2 de la fiche de réception UE par type et dans le certificat de conformité.

W_9 La modification de la longueur du système d'échappement est permise sans nouvel essai, pour autant que la contre-pression reste similaire.

Y Sous réserve que tous les dispositifs d'éclairage obligatoires soient installés.

Z Les prescriptions concernant la saillie des fenêtres ouvertes ne s'appliquent pas au compartiment habitable.

Z_1 Les grues mobiles possédant plus de six essieux sont considérées comme des véhicules hors-route (N_3G) lorsqu'au moins trois essieux sont moteurs et pour autant qu'elles satisfassent aux dispositions de l'annexe I, partie A, point 4.3 b), points ii) et iii), et point 4.3 c).

ANNEXE III

PROCÉDURES À SUIVRE POUR LA RÉCEPTION UE PAR TYPE

1. Objectifs et champ d'application

1.1. La présente annexe établit les procédures pour le bon fonctionnement de la réception par type des véhicules conformément aux articles 26, 27 et 28.

1.2. Elle comprend également:

a) la liste des normes internationales pertinentes pour la désignation des services techniques conformément aux articles 68 et 70;

b) la description de la procédure à suivre pour évaluer les compétences des services techniques conformément à l'article 73;

c) les prescriptions générales applicables à la l'élaboration des rapports d'essais par les services techniques.

2. Procédure de réception par type

Lorsqu'elle est saisie d'une demande de réception par type de véhicules, l'autorité compétente en la matière:

a) vérifie que toutes les fiches de réception UE par type délivrées au titre des actes réglementaires énumérés à l'annexe II qui sont applicables à la réception par type des véhicules concernent le type de véhicule en question et correspondent aux exigences prescrites;

b) s'assure que les spécifications et les données du véhicule figurent dans les dossiers de réception et dans les fiches de réception UE par type délivrées au titre des actes réglementaires applicables;

c) confirme, lorsqu'un numéro de rubrique ne figure pas dans le dossier de réception prévu par l'un quelconque des actes réglementaires, que l'élément ou la caractéristique du véhicule concerné est conforme aux indications du dossier constructeur;

d) effectue ou fait effectuer, sur un échantillon de véhicules du type à réceptionner, des inspections d'éléments et de systèmes du véhicule afin de vérifier si le ou les véhicules sont construits conformément aux données pertinentes figurant dans le dossier de réception authentifié en ce qui concerne les fiches de réception UE par type correspondantes;

e) effectue ou fait effectuer, le cas échéant, les contrôles d'installation nécessaires en ce qui concerne les entités techniques distinctes;

f) effectue ou fait effectuer, le cas échéant, les contrôles nécessaires en ce qui concerne la présence des dispositifs prévus à l'annexe II, partie I, notes explicatives 1 et 2;

g) effectue ou fait effectuer les contrôles nécessaires pour garantir que les prescriptions énoncées à l'annexe II, partie I, note explicative 5, sont respectées.

3. Combinaison de spécifications techniques

Le nombre de véhicules à présenter doit être suffisant pour permettre une vérification adéquate des différentes combinaisons à réceptionner, selon les critères suivants:

Spécifications techniques	Catégorie de véhicules									
	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
Moteur	X	X	X	X	X	X	—	—	—	—
Boîte de vitesses	X	X	X	X	X	X	—	—	—	—
Nombre d'essieux	—	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Essieux moteurs (nombre, emplacement et interconnexion)	X	X	X	X	X	X	—	—	—	—
Essieux directeurs (nombre et emplacement)	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Types de carrosserie	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Nombre de portes	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Côté de conduite	X	X	X	X	X	X	—	—	—	—
Nombre de sièges	X	X	X	X	X	X	—	—	—	—
Niveau d'équipement	X	X	X	X	X	X	—	—	—	—

4. Dispositions spécifiques

En l'absence de fiches de réception prévues dans les actes réglementaires applicables, l'autorité compétente en matière de réception:

a) fait procéder aux essais et aux contrôles prescrits par chacun des actes réglementaires applicables;

b) vérifie que le véhicule est conforme aux indications du dossier constructeur et qu'il satisfait aux prescriptions techniques de chacun des actes réglementaires applicables;

c) effectue ou fait effectuer, le cas échéant, les contrôles d'installation nécessaires en ce qui concerne les entités techniques distinctes;

d) effectue ou fait effectuer, le cas échéant, les contrôles nécessaires en ce qui concerne la présence des dispositifs prévus à l'annexe II, partie I, notes explicatives 1 et 2;

e) effectue ou fait effectuer les contrôles nécessaires pour garantir que les prescriptions énoncées à l'annexe II, partie I, note explicative 5, sont respectées.

Appendice 1

Normes auxquelles les services techniques
visés à l'article 68 doivent se conformer

1. Activités liées aux essais en vue de la réception par type, à effectuer conformément aux actes réglementaires énumérés à l'annexe II:

1.1. Catégorie A (essais exécutés dans leurs propres installations):

Norme internationale EN ISO/IEC 17025:2005 sur les exigences générales concernant la compétence des laboratoires d'essais et d'étalonnages.

Un service technique désigné pour les activités de la catégorie A peut également effectuer les essais prévus dans les actes réglementaires pour lesquels il a été désigné dans les installations d'un constructeur ou d'un tiers. Dans chaque cas, le personnel chargé d'appliquer un jugement professionnel afin de déterminer la conformité aux actes réglementaires pour lesquels le service technique a été désigné se conforme à la norme internationale EN ISO/IEC 17020:2012.

1.2. Catégorie B (supervision des essais, qui comprend la préparation de ces essais, lorsque ces essais sont réalisés dans les installations du constructeur ou dans les installations d'un tiers):

Norme internationale EN ISO/IEC 17020:2012 sur les critères généraux pour le fonctionnement de différents types d'organismes procédant à l'inspection.

Avant de réaliser ou de superviser tout essai dans les installations du constructeur ou dans les installations d'un tiers, le service technique vérifie que les installations d'essai et les appareils de mesure satisfont aux exigences correspondantes de la norme EN ISO/IEC 17025:2005.

2. Activités liées à la conformité de la production

2.1. Catégorie C (procédure relative à l'évaluation initiale et aux inspections de contrôle dans le cadre du système de gestion de la qualité du constructeur):

Norme EN ISO/IEC 17021:2011 sur les exigences pour les organismes procédant à l'audit et à la certification des systèmes de management.

2.2. Catégorie D (inspection ou essais concernant des échantillons de production ou supervision de cette inspection ou de ces essais):

Norme EN ISO/IEC 17020:2012 sur les critères généraux pour le fonctionnement de différents types d'organismes procédant à l'inspection.

Appendice 2

Procédure d'évaluation des services techniques

1. Objectif et champ d'application

1.1. Le présent appendice définit les modalités selon lesquelles l'autorité compétente en vertu de l'article 73 (ci-après dénommée "autorité compétente") doit mener la procédure d'évaluation des services techniques.

1.2. Ces prescriptions s'appliquent à tous les services techniques, quel que soit leur statut juridique (organisation indépendante, constructeur ou autorité compétente en matière de réception faisant fonction de service technique).

2. Évaluations

La réalisation d'une évaluation est régie par:

a) le principe d'indépendance, qui constitue le fondement de l'impartialité et de l'objectivité des conclusions; et

b) une approche fondée sur des observations factuelles, garantissant la fiabilité et la reproductibilité des conclusions.

Les contrôleurs font preuve de responsabilité et d'intégrité. Ils respectent les principes de confidentialité et de discrétion.

Ils doivent rendre leurs résultats et conclusions avec fidélité et précision.

3. Aptitudes requises des contrôleurs

3.1. Les évaluations ne peuvent être effectuées que par des contrôleurs ayant les connaissances techniques et administratives nécessaires à cet effet.

3.2. Les contrôleurs doivent être spécialement formés pour mener des activités d'évaluation. Ils doivent, en outre, avoir une connaissance précise du domaine technique dans lequel le service technique exercera ses activités.

3.3. Sans préjudice des points 3.1 et 3.2, l'évaluation visée à l'article 73 est menée par des contrôleurs indépendants des activités sur lesquelles porte l'évaluation.

4. Demande de désignation

4.1. Un représentant dûment habilité du service technique demandeur présente à l'autorité compétente une demande formelle comprenant:

a) des données à caractère général concernant le service technique, comprenant notamment la raison sociale, le nom, les adresses, le statut juridique et le potentiel technique;

b) une description détaillée, y compris les curriculum vitæ, du personnel en charge des essais et du personnel d'encadrement, indiquant leurs qualifications et compétences professionnelles;

c) les services techniques qui utilisent des méthodes d'essai virtuel doivent apporter la preuve de leur capacité de travailler dans un environnement assisté par ordinateur;

d) des informations générales concernant le service technique, y compris ses activités, sa place au sein d'une entité constituée plus grande, le cas échéant, et l'adresse de tous ses sites d'implantation devant entrer dans le champ de la désignation;

e) l'accord du service technique quant au respect des prescriptions concernant la désignation ainsi que les autres obligations prévues dans les actes réglementaires applicables pour lesquels il est désigné;

f) une description des activités d'évaluation de la conformité que le service technique mène dans le cadre des actes réglementaires applicables ainsi qu'une liste des actes réglementaires pour lesquels le service technique sollicite une désignation, y compris les limites de capacité, s'il y a lieu;

g) une copie du manuel d'assurance qualité du service technique.

4.2. L'autorité compétente doit vérifier l'adéquation des informations fournies par le service technique.

4.3. Le service technique doit notifier à l'autorité compétente tout changement par rapport aux informations fournies conformément au point 4.1.

5. Examen des ressources

L'autorité compétente doit vérifier qu'elle est apte à procéder à l'évaluation du service technique, pour ce qui est de sa propre politique, de ses compétences et de la disponibilité de contrôleurs et d'experts ayant le profil adapté.

6. Sous-traitance de l'évaluation

6.1. L'autorité compétente peut sous-traiter des parties de l'évaluation à une autre autorité compétente en matière de réception par type ou solliciter l'aide d'experts techniques fournis par d'autres autorités compétentes. Les sous-traitants et experts doivent être agréés par le service technique demandeur.

6.2. L'autorité compétente doit tenir compte des attestations d'accréditation pertinentes afin de mener à bien son évaluation globale du service technique.

7. Préparation de l'évaluation

7.1. L'autorité compétente nomme formellement une équipe d'évaluation conjointe. Elle s'assure que chaque équipe d'évaluation conjointe a les compétences techniques nécessaires. En particulier, l'équipe d'évaluation conjointe dans son ensemble possède:

a) une connaissance appropriée du domaine particulier pour lequel la désignation est demandée; et

b) une compréhension suffisante pour réaliser une évaluation fiable de la capacité qu'a le service technique exercer ses activités dans le domaine couvert par la désignation.

7.2. L'autorité compétente doit définir clairement la tâche qui est assignée à l'équipe d'évaluation. Le travail de l'équipe d'évaluation conjointe consiste à examiner les documents reçus du service technique demandeur et à procéder à l'évaluation sur place.

7.3. L'autorité compétente doit convenir, avec le service technique et l'équipe chargée de l'évaluation, de la date et du calendrier de l'évaluation. Toutefois, c'est à l'autorité compétente qu'incombe la responsabilité de veiller à ce que cette date soit compatible avec le plan de surveillance et de réévaluation.

7.4. L'autorité compétente veille à ce que l'équipe d'évaluation conjointe reçoive les documents utiles établissant les critères, les comptes rendus des évaluations précédentes ainsi que les documents et dossiers pertinents du service technique.

8. Évaluation sur place

L'équipe d'évaluation conjointe procède à l'évaluation du service technique dans les locaux où celui-ci mène une ou plusieurs de ses activités principales et, s'il y a lieu, inspecter d'autres sites où le service technique opère.

9. Analyse des résultats et rapport d'évaluation

9.1. L'équipe d'évaluation conjointe analyse toutes les informations pertinentes et les éléments probants pertinents recueillis au cours de l'examen des documents et des registres et lors de l'évaluation sur place. Cette analyse doit être suffisamment approfondie pour permettre à l'équipe de déterminer le degré de compétence et de conformité du service technique par rapport aux prescriptions prévues pour la désignation.

9.2. Les procédures de l'autorité compétente en ce qui concerne l'établissement des rapports permettent de garantir que les prescriptions ci-après sont respectées.

9.2.1. Avant de quitter le site, l'équipe d'évaluation conjointe tient une réunion avec le service technique. Lors de cette réunion, l'équipe d'évaluation conjointe fournit au service technique un rapport écrit et/ou oral sur les résultats de l'analyse. Le service technique doit avoir la possibilité de poser des questions sur ces résultats, y compris, le cas échéant, sur les points de non-conformité et leur fondement.

9.2.2. Un rapport écrit sur les résultats de l'évaluation est porté sans retard à l'attention du service technique. Ce rapport d'évaluation comporte des observations sur la compétence et la conformité et relève, le cas échéant, les points de non-conformité à corriger afin de respecter toutes les exigences requises pour la désignation.

9.2.3. Le service technique est invité à apporter une réponse au rapport d'évaluation et à exposer les mesures particulières qu'il a prises ou qu'il compte prendre, dans un délai précis, afin de corriger tout point de non-conformité relevé.

9.3. L'autorité compétente veille à ce que les réponses apportées par le service technique en vue de corriger les points de non-conformité soient suffisantes et efficaces pour corriger le point de non-conformité. Si les réponses du service technique sont jugées insuffisantes, un complément d'information est demandé. En outre, il est possible de demander des preuves de la mise en œuvre effective des mesures arrêtées, ou de procéder à une évaluation de suivi pour vérifier que des mesures correctives ont effectivement été mises en œuvre.

9.4. Le rapport d'évaluation doit comporter au moins les éléments suivants:

a) l'identification non équivoque du service technique;

b) la ou les dates de l'évaluation sur place;

c) le ou les noms du ou des contrôleurs et/ou du ou des experts qui ont participé à l'évaluation;

d) l'identification non équivoque de tous les sites évalués;

e) le champ de compétences proposé pour la désignation qui a été évalué;

f) une déclaration sur l'adéquation de l'organisation interne et des procédures adoptées par le service technique qui témoigne de ses compétences, établie à la lumière du respect des exigences liées à la désignation;

g) des informations sur la correction de tous les points de non-conformité;

h) une recommandation indiquant s'il y a lieu ou non de désigner ou de confirmer le demandeur en tant que service technique et, dans l'affirmative, le champ de compétences couvert par la désignation.

10. Octroi, confirmation ou extension d'une désignation

10.1. L'autorité compétente arrête, sans retard indu, la décision concernant l'octroi, la confirmation ou l'extension de la désignation sur la base du ou des rapports d'évaluation et de toute autre information pertinente.

10.2. L'autorité compétente délivre au service technique une attestation. Cette attestation comporte les données suivantes:

a) l'identité et le logo de l'autorité compétente;

b) l'identification non équivoque du service technique désigné;

c) la date effective de la désignation et la date à laquelle elle expire;

d) une brève indication ou mention du champ de compétences visé par la désignation (actes réglementaires applicables ou parties de ceux-ci);

e) une déclaration de conformité et une référence au présent règlement.

11. Réévaluation et contrôle

11.1. La réévaluation est semblable à l'évaluation initiale, excepté qu'il est tenu compte de l'expérience acquise au cours des évaluations précédentes. Une évaluation sur place effectuée à titre de contrôle n'est pas aussi exhaustive qu'une réévaluation.

11.2. L'autorité compétente élabore son programme de réévaluation et de contrôle de chaque service technique désigné, de telle sorte que des échantillons représentatifs du champ de compétences couvert par la désignation fassent régulièrement l'objet d'une évaluation.

La durée de l'intervalle entre deux évaluations sur place, qu'il s'agisse d'une réévaluation ou d'un contrôle, dépend de la stabilité avérée à laquelle le service technique est parvenu.

11.3. Lorsque, au cours d'un contrôle ou d'une réévaluation, des points de non-conformité sont constatés, l'autorité compétente fixe des délais stricts pour la mise en œuvre de mesures correctives.

11.4. Lorsque les mesures de correction ou d'amélioration n'ont pas été prises dans le délai convenu ou sont jugées insuffisantes, l'autorité compétente arrête des mesures appropriées telles que la réalisation d'une nouvelle évaluation, la suspension ou le retrait de la désignation pour une ou plusieurs des activités pour lesquelles le service technique a été désigné.

11.5. Lorsque l'autorité compétente décide de suspendre ou de retirer la désignation d'un service technique, elle en informe ce dernier par courrier recommandé. En tout état de cause, l'autorité compétente arrête toutes les mesures nécessaires afin d'assurer la continuité des activités déjà entreprises par le service technique.

12. Dossiers concernant les services techniques désignés

12.1. L'autorité compétente tient des dossiers concernant les services techniques afin d'apporter la preuve qu'il a effectivement été satisfait aux prescriptions relatives à la désignation, notamment en ce qui concerne les compétences.

12.2. L'autorité compétente assure la sécurité des dossiers concernant les services techniques afin d'en garantir la confidentialité.

12.3. Les dossiers concernant les services techniques comprennent au moins les éléments suivants:

a) la correspondance pertinente;

b) les dossiers et rapports d'évaluation;

c) une copie des attestations de désignation.

ANNEXE IV

PROCÉDURES DE CONTRÔLE DE LA CONFORMITÉ DE LA PRODUCTION

1. Objectifs

1.1. La procédure de contrôle de la conformité de la production vise à garantir que chaque véhicule, système, composant, entité technique distincte, pièce ou équipement produit est conforme au type réceptionné.

1.2. La procédure de contrôle de la conformité de la production comporte toujours l'évaluation des systèmes de gestion de l'assurance qualité, visée au point 2 sous "Évaluation initiale", et la vérification de l'objet de la réception par type et des contrôles relatifs aux produits, visée au point 3 sous "Mesures relatives à la conformité des produits".

2. Évaluation initiale

2.1. Avant d'accorder la réception par type, l'autorité compétente en matière de réception vérifie que le constructeur a mis en place des mesures et procédures satisfaisantes pour garantir que les véhicules, systèmes, composants, entités techniques distinctes ou pièces et équipements sont produits en conformité avec le type réceptionné.

2.2. Des éléments d'orientation pour la réalisation de ces évaluations figurent dans la norme EN ISO 19011:2011 – Lignes directrices pour l'audit des systèmes de management.

2.3. La conformité aux prescriptions du point 2.1 est vérifiée à la satisfaction de l'autorité compétente en matière de réception, comme suit:

L'autorité compétente en matière de réception doit être satisfaite de l'évaluation initiale et des mesures relatives à la conformité des produits visées au point 3, compte tenu, le cas échéant, de l'une des mesures visées aux points 2.3.1 à 2.3.3 ou, s'il y a lieu, d'une combinaison de tout ou partie de ces mesures.

2.3.1. L'évaluation initiale et la vérification des mesures relatives à la conformité des produits sont effectuées par l'autorité compétente en matière de réception ou par un organisme désigné à cet effet par ladite autorité.

2.3.1.1. Afin d'apprécier la portée de la tâche d'évaluation initiale à effectuer, l'autorité compétente en matière de réception peut tenir compte des informations suivantes:

a) le fait que le constructeur est titulaire d'une certification similaire à celle visée au point 2.3.3, mais qui n'a pas été retenue ou reconnue au titre dudit point;

b) dans le cas de la réception par type d'un système, d'un composant ou d'une entité technique distincte, les évaluations du système d'assurance qualité effectuées par le ou les constructeurs du véhicule dans les locaux du fabricant du système, du composant ou de l'entité technique distincte, conformément à une ou plusieurs spécifications de l'industrie satisfaisant aux exigences de la norme EN ISO 9001:2015 ou ISO/TS16949:2009;

c) le fait que, dans un des États membres, une ou plusieurs des réceptions par type du constructeur ont été récemment retirées en raison d'un contrôle insatisfaisant de la conformité de la production. Dans ce cas, l'évaluation initiale par l'autorité compétente en matière de réception ne se limite pas à accepter la certification du système d'assurance qualité du constructeur, mais comprend une vérification de la mise en œuvre de toutes les améliorations nécessaires pour assurer un contrôle efficace, de sorte que les véhicules, les composants, les systèmes ou les entités techniques distinctes soient produits en conformité avec le type réceptionné.

2.3.2. L'évaluation initiale et la vérification des mesures relatives à la conformité des produits peuvent être effectuées par l'autorité compétente en matière de réception d'un autre État membre ou par l'organisme désigné à cet effet par l'autorité compétente en matière de réception.

2.3.2.1. Dans ce cas, l'autorité compétente en matière de réception de cet autre État membre prépare une déclaration de conformité qui décrit les zones et sites de production que cette autorité a couverts en fonction du ou des produits à réceptionner par type et des actes réglementaires conformément auxquels ces produits doivent être réceptionnés par type.

2.3.2.2. Dès qu'elle reçoit une demande de déclaration de conformité de l'autorité compétente d'un État membre accordant une réception par type, l'autorité compétente en matière de réception d'un autre État membre envoie immédiatement cette déclaration de conformité ou fait savoir qu'elle n'est pas en situation d'établir une telle déclaration.

2.3.2.3. La déclaration de conformité doit comporter au moins les renseignements suivants:

a)	groupe ou société	(par exemple, XYZ Automobile);
b)	organisation particulière	(par exemple, division régionale);
c)	usines/sites de production	(par exemple, usine de fabrication de moteurs 1 (dans le pays A) — usine d'assemblage de véhicules 2 (dans le pays B));
d)	gamme de véhicules/composants	(par exemple, tous les modèles de catégorie M_1);
e)	zones évaluées	(par exemple, la zone d'assemblage des moteurs, la zone d'emboutissage et d'assemblage des pièces de carrosserie et la zone d'assemblage des véhicules);
f)	documents examinés	(par exemple, manuel et procédures d'assurance qualité de la société et du site)
g)	date de l'évaluation	(par exemple, audit mené du jj/mm/aaaa au jj/mm/aaaa);
h)	visite d'inspection prévue	(par exemple, mm/aaaa)

2.3.3. L'autorité compétente en matière de réception peut accepter également la certification du constructeur selon la norme EN ISO 9001:2015 ou ISO/TS16949:2009 (dans ce cas, le champ de cette certification doit couvrir le ou les produits à réceptionner) ou selon une norme de certification équivalente comme satisfaisant aux prescriptions relatives à l'évaluation initiale visées au point 2.3, pour autant que la conformité de la production soit effectivement couverte par le système de gestion de la qualité et que la réception par type du constructeur n'ait pas fait l'objet d'un retrait comme indiqué au point 2.3.1.1 c). Le constructeur fournit toutes les informations nécessaires sur la certification et s'engage à informer l'autorité compétente en matière de réception de toute modification de la validité ou de la portée de cette certification.

2.4. Aux fins de la réception par type d'un véhicule, les évaluations initiales effectuées pour accorder la réception par type de systèmes, de composants et d'entités techniques distinctes du véhicule ne doivent pas être répétées, mais sont complétées par une évaluation couvrant les sites de production et les activités liés à l'assemblage du véhicule entier et non pris en compte par les évaluations initiales.

3. Mesures relatives à la conformité des produits

3.1. Tout véhicule, système, composant, entité technique distincte, pièce ou équipement réceptionné en vertu d'un règlement de l'ONU annexé à l'accord de 1958 révisé et du présent règlement est construit de façon à être conforme au type réceptionné, c'est-à-dire qu'il doit satisfaire aux prescriptions énoncées dans la présente annexe, dans ledit règlement de l'ONU et dans le présent règlement.

3.2. Avant d'accorder une réception par type au titre du présent règlement et d'un règlement de l'ONU annexé à l'accord de 1958 révisé, l'autorité compétente en matière de réception s'assure de l'existence de mesures adéquates relatives à la conformité des produits et de plans de contrôle documentés, à convenir avec le constructeur pour chaque réception, en vue de l'exécution, à intervalles précis, des essais ou des contrôles connexes permettant de vérifier la continuité de la conformité au type réceptionné, y compris, le cas échéant, les essais prévus dans le présent règlement et le règlement de l'ONU concerné.

3.3. En particulier, le détenteur de la réception par type:

3.3.1. s'assure de l'existence et de l'application de procédures permettant un contrôle effectif de la conformité des véhicules, systèmes, composants, entités techniques, pièces ou équipements au type réceptionné;

3.3.2. a accès à l'équipement d'essai ou à tout autre équipement approprié nécessaire au contrôle de la conformité à chaque type réceptionné;

3.3.3. s'assure que les résultats des essais ou des contrôles sont consignés et que les documents annexés restent disponibles pendant un délai d'au moins 10 ans, à fixer d'un commun accord avec l'autorité compétente en matière de réception;

3.3.4. analyse les résultats de chaque type d'essai ou de contrôle, afin de vérifier et d'assurer la stabilité des caractéristiques du produit, moyennant certaines tolérances inhérentes à une production industrielle;

3.3.5. veille à ce que, pour chaque type de produit, soient effectués au moins les contrôles prescrits dans le présent règlement et les essais prévus dans les actes réglementaires applicables énumérés à l'annexe II;

3.3.6. s'assure que tout lot d'échantillons ou de spécimens se révélant non-conformes au terme de l'essai considéré donne lieu à un nouvel échantillonnage et à un nouvel essai. Toutes les mesures nécessaires doivent être prises pour rétablir le processus de production de manière à garantir la conformité au type réceptionné.

3.4. Dans le cas de réceptions par type par étapes, mixtes ou multiétapes, l'autorité compétente en matière de réception qui accorde une réception par type pour un véhicule entier peut demander des précisions concernant le respect des prescriptions relatives à la conformité de la production énoncées dans la présente annexe auprès de toute autorité compétente en matière de réception ayant accordé la réception par type de tout système, composant ou entité technique distincte.

3.5. Lorsque l'autorité compétente en matière de réception qui accorde une réception par type pour un véhicule entier n'est pas satisfaite des informations transmises en application du point 3.4 et en a fait part par écrit au fabricant concerné ainsi qu'à l'autorité compétente en matière de réception qui accorde la réception par type pour le système, le composant ou l'entité technique distincte en cause, elle demande que des vérifications ou des contrôles supplémentaires de la conformité de la production soient réalisés sur le site du ou des fabricants des systèmes, composants ou entités techniques distinctes. Les résultats de ces évaluations ou contrôles supplémentaires de la conformité de la production sont immédiatement communiqués à l'autorité compétente en matière de réception.

3.6. Lorsque les points 3.4 et 3.5 s'appliquent et que l'autorité compétente en matière de réception qui accorde la réception par type pour un véhicule entier n'a pas été satisfaite des résultats des vérifications et contrôles supplémentaires, le fabricant fait en sorte que la conformité de la production soit rétablie dès que possible à la satisfaction de cette autorité compétente en matière de réception et de l'autorité compétente en matière de réception qui accorde la réception par type pour le système, le composant ou l'entité technique distincte.

4. Dispositions relatives aux vérifications permanentes

4.1. L'autorité compétente en matière de réception qui a accordé la réception par type peut, à tout moment, vérifier les méthodes de contrôle de la conformité appliquées dans chaque établissement de production par des audits périodiques. À cet effet, le constructeur autorise l'accès de cette autorité aux sites de fabrication, d'inspection, d'essai, de stockage et de distribution et fournit toutes les informations requises en ce qui concerne la documentation et les archives relatives au système de gestion de la qualité.

4.1.1. Les dispositions applicables à ces audits périodiques visent normalement à vérifier l'efficacité permanente des procédures établies aux points 2 et 3 (évaluation initiale et mesures relatives à la conformité des produits).

4.1.1.1. Les activités de surveillance menées par les services techniques (désignés ou reconnus suivant les modalités visées au point 2.3.3) sont reconnues comme satisfaisant aux prescriptions du point 4.1.1 en ce qui concerne les procédures établies lors de l'évaluation initiale.

4.1.1.2. La fréquence normale des vérifications (autres que celles visées au point 4.1.1.1) par l'autorité compétente en matière de réception doit permettre de garantir que les contrôles pertinents effectués conformément aux points 2 et 3 sont révisés selon une périodicité fondée sur une méthode d'évaluation des risques conforme à la norme internationale ISO 31000:2018 − Management du risque − Lignes directrices, et qu'une telle vérification est effectuée au moins une fois tous les trois ans. Cette méthode tient compte, en particulier, de tout problème de non-conformité soulevé par d'autres États membres dans le contexte de l'article 54, paragraphe 1.

4.2. Lors de toute visite de surveillance, les registres d'essais et de contrôles et les registres de production, notamment ceux enregistrant les essais ou contrôles documentés comme prescrit au point 2.2, sont mis à la disposition de l'inspecteur.

4.3. L'inspecteur peut choisir des échantillons de façon aléatoire, qui seront soumis à des essais dans le laboratoire du constructeur ou dans les installations du service technique. Dans ce cas, seuls les essais physiques sont admis. Le nombre minimal d'échantillons peut être déterminé en fonction des résultats de la vérification effectuée par le constructeur lui-même.

4.4. L'inspecteur qui est d'avis que le niveau de contrôle est insatisfaisant ou juge nécessaire de vérifier la validité des essais effectués conformément au point 4.2 sélectionne des échantillons à envoyer à un service technique afin d'effectuer des essais physiques conformément aux prescriptions relatives à la conformité de la production énoncées dans les actes réglementaires énumérés à l'annexe II.

4.5. Lorsqu'une visite d'inspection ou de surveillance met en lumière des résultats non satisfaisants, l'autorité compétente en matière de réception veille à ce que toutes les dispositions nécessaires soient prises par le constructeur pour rétablir la conformité de la production dans les plus brefs délais.

4.6. Lorsque le présent règlement requiert la conformité aux règlements de l'ONU, le constructeur peut opter pour l'application de la présente annexe à titre de solution équivalente aux prescriptions en matière de conformité de la production énoncées dans les règlements de l'ONU respectifs. Toutefois, lorsque le point 4.4 ou 4.5 s'applique, toute prescription distincte relative à la conformité de la production énoncée dans les règlements de l'ONU doit être respectée à la satisfaction de l'autorité compétente en matière de réception jusqu'à ce que celle-ci décide que la conformité de la production a été rétablie.

ANNEXE V

LIMITES APPLICABLES AUX PETITES SÉRIES ET AUX FINS DE SÉRIE

A. LIMITES QUANTITATIVES ANNUELLES APPLICABLES AUX PETITES SÉRIES

1. Le nombre d'unités d'un type de véhicule à immatriculer, à mettre à disposition sur le marché ou à mettre en service par année, dans l'Union, ne peut pas dépasser, en application de l'article 41, les limites quantitatives annuelles indiquées ci-dessous pour la catégorie de véhicule en question:

Catégorie	Unités
M_1	1 500
M_2, M_3	0
N_1	1 500
N_2, N_3	0 jusqu'à la date d'application des actes délégués visés à l'article 41, paragraphe 5. 1 500 après cette date
O_1, O_2	0
O_3, O_4	0

2. Le nombre d'unités d'un type de véhicule à immatriculer, à mettre à disposition sur le marché ou à mettre en service par année, dans un État membre, est déterminé par cet État membre, mais ne peut pas dépasser, en application de l'article 42, les limites quantitatives annuelles indiquées ci-dessous pour la catégorie de véhicule en question:

Catégorie	Unités
M_1	250
M_2, M_3	250
N_1	250
N_2, N_3	250
O_1, O_2	500
O_3, O_4	250

B. LIMITES APPLICABLES AUX FINS DE SÉRIE

Le nombre maximal de véhicules complets et complétés mis en service dans chaque État membre au titre de la procédure "fin de série" est restreint de l'une des façons suivantes, au choix de l'État membre:

1. Le nombre maximal de véhicules d'un ou de plusieurs types ne peut dépasser 10 % dans le cas de la catégorie M_1, et ne peut dépasser 30 % des véhicules de tous les types concernés mis en service dans cet État membre au cours de l'année précédente, dans le cas de toutes les autres catégories. Si 10 % ou 30 %, respectivement, correspondent à moins de 100 véhicules, alors l'État membre peut autoriser la mise en service d'un maximum de 100 véhicules.

2. Les véhicules d'un même type sont limités à ceux pour lesquels un certificat de conformité valide a été délivré à la date de fabrication du véhicule ou après cette date et qui est resté valide pendant au moins trois mois après sa date de délivrance, mais qui a ensuite perdu sa validité en raison de l'entrée en vigueur d'un acte réglementaire.

ANNEXE VI

LISTE DES PIÈCES OU DES ÉQUIPEMENTS SUSCEPTIBLES
DE PRÉSENTER UN RISQUE GRAVE POUR LE BON FONCTIONNEMENT
DE SYSTÈMES ESSENTIELS À LA SÉCURITÉ DU VÉHICULE
OU À SA PERFORMANCE ENVIRONNEMENTALE,
AINSI QUE DES PRESCRIPTIONS FONCTIONNELLES
APPLICABLES À CES PIÈCES ET ÉQUIPEMENTS,
DES PROCÉDURES D'ESSAI APPROPRIÉES
ET DES DISPOSITIONS EN MATIÈRE DE MARQUAGE
ET DE CONDITIONNEMENT

I. Pièces ou équipements ayant une incidence significative sur la sécurité du véhicule

Élément n°	Description	Prescriptions fonctionnelles	Procédure d'essai	Prescriptions en matière de marquage	Prescriptions en matière de conditionnement
1	[…]				
2					
3					

II. Pièces ou équipements ayant une incidence significative sur la performance environnementale du véhicule

Élément n°	Description	Prescriptions fonctionnelles	Procédure d'essai	Prescriptions en matière de marquage	Prescriptions en matière de conditionnement
1	[…]				
2					
3					

ANNEXE VII

ACTES RÉGLEMENTAIRES POUR LESQUELS UN CONSTRUCTEUR PEUT ÊTRE DÉSIGNÉ EN TANT QUE SERVICE TECHNIQUE

1. Objectifs et champ d'application

1.1. La présente annexe établit la liste des actes réglementaires pour lesquels un service technique interne d'un constructeur peut être désigné en tant que service technique conformément à l'article 72, paragraphe 1.

1.2. Elle inclut également les dispositions appropriées concernant la désignation d'un service technique interne d'un constructeur en tant que technique qui doivent être appliquées dans le cadre de la réception par type des véhicules, composants et entités techniques distinctes couverts par la partie I de l'annexe II.

1.3. La présente annexe ne s'applique toutefois pas aux constructeurs qui demandent la réception UE par type de véhicules produits en petites séries visée à l'article 41.

2. Désignation d'un service technique interne d'un constructeur en tant que service technique

2.1. Un service technique interne d'un constructeur désigné en tant que service technique est un constructeur qui a été désigné par l'autorité compétente en matière de réception par type en tant que laboratoire d'essai pour procéder à des essais de réception pour le compte de ladite autorité.

L'expression "procéder à des essais" ne couvre pas uniquement la mesure des performances, mais englobe également l'enregistrement des résultats des essais et la présentation à l'autorité compétente en matière de réception d'un rapport contenant les conclusions pertinentes.

Elle couvre aussi la vérification de la conformité aux dispositions qui ne requièrent pas nécessairement une mesure. Tel est le cas de l'évaluation de la conformité de la conception par rapport aux prescriptions législatives.

3. Liste des actes réglementaires et restrictions

	Objet	Référence de l'acte réglementaire
4A	Emplacement pour le montage et la fixation des plaques d'immatriculation arrière	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement (UE) n° 1003/2010
7A	Avertisseurs sonores et signalisation sonore	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 28 de l'ONU
10A	Compatibilité électromagnétique	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 10 de l'ONU
18A	Plaque réglementaire du constructeur et VIN	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement (UE) n° 19/2011
20A	Installation des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse sur les véhicules	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 48 de l'ONU
27A	Dispositifs de remorquage	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement (UE) n° 1005/2010
33A	Emplacement et moyens d'identification des commandes manuelles, des témoins et des indicateurs	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 121 de l'ONU
34A	Dispositifs de dégivrage et de désembuage du pare-brise	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement (UE) n° 672/2010
35A	Essuie-glace et lave-glace du pare-brise	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement (UE) n° 1008/2010
36A	Systèmes de chauffage	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 122 de l'ONU À l'exception des dispositions de l'annexe 8 relatives aux chauffages à combustion GPL et aux systèmes de chauffage au GPL

	Objet	Référence de l'acte réglementaire
37A	Protecteurs de roues	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement (UE) n° 1009/2010
44A	Masses et dimensions	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement (UE) n° 1230/2012
45A	Vitrages de sécurité et leur installation sur les véhicules	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 43 de l'ONU Avec restriction aux dispositions figurant dans l'annexe 21
46A	Montage des pneumatiques	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement (UE) n° 458/2011
48A	Masses et dimensions	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement (UE) n° 1230/2012
49A	Saillies extérieures à l'avant de la cloison postérieure de la cabine des véhicules utilitaires	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 61 de l'ONU
50A	Pièces mécaniques d'attelage des ensembles de véhicules	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 55 de l'ONU Avec restriction aux dispositions figurant dans l'annexe 5 (jusqu'au paragraphe 8 inclus) et dans l'annexe 7
61	Systèmes de climatisation	Directive 2006/40/CE

Appendice

Désignation d'un service technique interne d'un constructeur
en tant que service technique et sous-traitance

1. Généralités

1.1. La désignation et la notification d'un service technique interne d'un constructeur en tant que service technique sont effectuées conformément aux articles 68 à 81, et toute sous-traitance est régie par le présent appendice.

2. Sous-traitance

2.1. Conformément à l'article 71, paragraphe 1, un service technique peut nommer un sous-traitant pour effectuer les essais en son nom.

2.2. Aux fins du présent appendice, on entend par "sous-traitant" soit une filiale du service technique à laquelle ce service technique a confié des activités d'essai au sein de sa propre organisation, soit un tiers sous contrat avec ce service technique pour la réalisation d'activités d'essai.

2.3. Le recours aux services d'un sous-traitant ne libère pas le service technique de ses obligations de respecter les articles 69, 70, 80 et 81 et, en particulier, les prescriptions concernant les compétentes des services techniques et le respect de la norme EN ISO/IEC 17025:2005.

2.4. Le point 2 de l'annexe VII s'applique au sous-traitant.

3. Rapport d'essais

Les rapports d'essais sont rédigés conformément aux actes d'exécution visés à l'article 30, paragraphe 3.

ANNEXE VIII

CONDITIONS D'UTILISATION DE MÉTHODES D'ESSAI VIRTUEL
PAR UN CONSTRUCTEUR OU UN SERVICE TECHNIQUE

1. Objectifs et champ d'application

La présente annexe établit les dispositions concernant les essais virtuels conformément à l'article 30, paragraphe 7.

2. Liste des actes réglementaires

	Objet	Référence de l'acte réglementaire
3B	Dispositifs arrière de protection anti-encastrement et leur montage; protection contre l'encastrement à l'arrière	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 58 de l'ONU
6A	Accès au véhicule et manœuvrabilité (marches, marchepieds et poignées)	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement (UE) n° 130/2012
6B	Serrures et organes de fixation des portes	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 11 de l'ONU
8A	Systèmes de vision indirecte et leur montage	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 46 de l'ONU
12A	Aménagements intérieurs	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 21 de l'ONU
16A	Saillies extérieures	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 26 de l'ONU
20A	Installation des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse sur les véhicules	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 48 de l'ONU

	Objet	Référence de l'acte réglementaire
27A	Dispositifs de remorquage	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement (UE) n° 1005/2010
32A	Champ de vision vers l'avant	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 125 de l'ONU
35A	Essuie-glace et lave-glace du pare-brise	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement (UE) n° 1008/2010
37A	Protecteurs de roues	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement (UE) n° 1009/2010
42A	Protection latérale des véhicules utilitaires	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 73 de l'ONU
48A	Masses et dimensions	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement (UE) n° 1230/2012
49A	Saillies extérieures à l'avant de la cloison postérieure de la cabine des véhicules utilitaires	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 61 de l'ONU
50A	Pièces mécaniques d'attelage des ensembles de véhicules	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 55 de l'ONU
50B	Dispositifs d'attelage court (DAC); installation d'un type réceptionné de DAC	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 102 de l'ONU
52A	Véhicules M_2 et M_3	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 107 de l'ONU
52B	Résistance mécanique de la superstructure des véhicules de grande capacité pour le transport de personnes	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 66 de l'ONU
57A	Dispositifs avant de protection anti-encastrement et leur montage; protection contre l'encastrement à l'avant	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 93 de l'ONU

Appendice 1

Conditions générales pour l'utilisation de méthodes d'essai virtuel

1. Schéma d'essai virtuel

Le modèle d'essai virtuel ci-après doit être utilisé comme structure de base pour la description et la réalisation d'essais virtuels:

a) objet;

b) modèle de structure;

c) conditions limites;

d) hypothèses de charge;

e) calcul;

f) évaluation;

g) documentation.

2. Fondamentaux de la simulation et du calcul par ordinateur

2.1. Modèle mathématique

Le modèle mathématique est fourni par le constructeur. Il reflète la complexité de la structure du véhicule, du système, du composant ou de l'entité technique distincte devant être soumis(e) aux essais, en liaison avec les prescriptions de l'acte réglementaire applicable et ses conditions limites.

Les mêmes dispositions s'appliquent aux essais de composants ou d'entités techniques distinctes considérées indépendamment du véhicule.

2.2. Processus de validation du modèle mathématique

Le modèle mathématique est validé par comparaison avec les conditions d'essai réelles.

À cet effet, un essai physique est réalisé aux fins de comparer les résultats obtenus avec le modèle mathématique et les résultats de l'essai physique. La comparabilité des résultats de l'essai doit être démontrée. Le constructeur ou le service technique établit un rapport de validation et le soumet à l'autorité compétente en matière de réception.

Toute modification apportée au modèle mathématique ou au logiciel qui est susceptible d'invalider le rapport de validation est portée à l'attention de l'autorité compétente en matière de réception, qui peut demander qu'il soit procédé à une nouvelle validation.

Le diagramme présentant le processus de validation figure à l'appendice 3.

2.3. Documentation

Le constructeur met à la disposition du service technique et documente les données et les outils auxiliaires utilisés pour la simulation et le calcul.

3. Outils et assistance

Le constructeur fournit au service technique, à la demande de celui-ci, les outils nécessaires pour procéder à l'essai virtuel, y compris le logiciel approprié, ou permet au service technique d'accéder à ces outils.

Le constructeur apporte, en outre, une assistance appropriée au service technique.

La fourniture de l'accès et de l'assistance au service technique ne libère pas le service technique de ses obligations en ce qui concerne les compétences de son personnel, le paiement des droits de licence et le respect de la confidentialité.

Appendice 2

Conditions spécifiques pour l'utilisation de méthodes d'essai virtuel

1. Liste des actes réglementaires

	Référence de l'acte réglementaire	Annexe et paragraphes	Conditions spécifiques
3B	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 58 de l'ONU	Paragraphes 2.3, 7.3 et 25.6 du règlement n° 58 de l'ONU.	Dimensions et résistance aux forces
6A	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement (UE) n° 130/2012	Annexe II, parties 1 et 2 du règlement (UE) n° 130/2012	Dimensions des marches, des marchepieds et des poignées
6B	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 11 de l'ONU	Annexe 3 du règlement n° 11 de l'ONU Annexe 4, paragraphe 2.1, du règlement nº 11 de l'ONU Annexe 5 du règlement n° 11 de l'ONU	Essais de la résistance à la traction et détermination de la résistance des serrures aux accélérations
8A	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 46 de l'ONU	Paragraphe 15.2.4 du règlement n° 46 de l'ONU	Champs de vision prescrits pour les rétroviseurs
12A	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 21 de l'ONU	a) Paragraphes 5 à 5.7 du règlement n° 21 de l'ONU b) Paragraphe 2.3 du règlement n° 21 de l'ONU	a) Mesure de tous les rayons de courbure et de toutes les saillies, à l'exception des prescriptions pour lesquelles une force doit être appliquée afin de vérifier la conformité aux dispositions b) Détermination de la zone d'impact de la tête

	Référence de l'acte réglementaire	Annexe et paragraphes	Conditions spécifiques
16A	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 26 de l'ONU	Paragraphe 5.2.4 du règlement n° 26 de l'ONU Toutes les dispositions des paragraphes 5 (Prescriptions générales) et 6 (Prescriptions particulières) du règlement n° 26 de l'ONU	Mesure de tous les rayons de courbure et de toutes les saillies, à l'exception des prescriptions pour lesquelles une force doit être appliquée afin de vérifier la conformité aux dispositions
20A	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 48 de l'ONU	Paragraphe 6 (Spécifications particulières) et annexes 4, 5 et 6 du règlement nº 48 de l'ONU	L'essai prévu au paragraphe 6.22.9.2.2 doit être réalisé sur un véhicule réel.
27A	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement (UE) n° 1005/2010	Annexe II, point 1.2, du règlement (UE) n° 1005/2010	Force statique de traction et de pression
32A	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 125 de l'ONU	Paragraphe 5 (Spécifications) du règlement n° 125 de l'ONU	Obstructions et champ de vision
35A	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement (UE) n° 1008/2010	Annexe III, points 1.1.2 et 1.1.3, du règlement (UE) n° 1008/2010	Détermination du champ balayé par l'essuie-glace uniquement
37A	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement (UE) n° 1009/2010	Annexe II, section 2, du règlement (UE) n° 1009/2010	Vérification des prescriptions dimensionnelles
42A	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 73 de l'ONU	Paragraphe 12.10 du règlement n° 73 de l'ONU	Mesure de la résistance à une force horizontale et de la déformation

	Référence de l'acte réglementaire	Annexe et paragraphes	Conditions spécifiques
48A	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement (UE) n° 1230/2012	a) Annexe I, partie B, sections 7 et 8, du règlement (UE) n° 1230/2012 b) Annexe I, partie C, sections 6 et 7, du règlement (UE) n° 1230/2012	a) Contrôle de la conformité aux prescriptions en matière de manœuvrabilité, y compris la manœuvrabilité des véhicules équipés d'essieux relevables ou délestables b) Mesure du débordement arrière maximal
49A	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 61 de l'ONU	Paragraphes 5 et 6 du règlement n° 61 de l'ONU	Mesure de tous les rayons de courbure et de toutes les saillies, à l'exception des prescriptions pour lesquelles une force doit être appliquée afin de vérifier la conformité aux dispositions
50A	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 55 de l'ONU	a) Annexe 5 "Prescriptions applicables aux dispositifs ou pièces mécaniques d'attelage" du règlement n° 55 de l'ONU b) Annexe 6, paragraphe 1.1, du règlement nº 55 de l'ONU c) Annexe 6, paragraphe 3, du règlement n° 55 de l'ONU	a) Toutes les dispositions des paragraphes 1 à 8 inclus b) Les essais de résistance sur les dispositifs mécaniques d'attelage de conception simple peuvent être remplacés par des essais virtuels c) Paragraphes 3.6.1 (Essai de résistance), 3.6.2 (Résistance au flambage) et 3.6.3 (Résistance à la flexion) uniquement.
52A	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 107 de l'ONU	Annexe 3 du règlement n° 107 de l'ONU	Paragraphe 7.4.5 (méthode de calcul)
52B	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 66 de l'ONU	Annexe 9 du règlement n° 66 de l'ONU	Simulation sur ordinateur de l'essai de renversement sur un véhicule complet, en tant que méthode équivalente pour la réception
57A	Règlement (CE) n° 661/2009 Règlement n° 93 de l'ONU	Annexe 5, paragraphe 3, du règlement n° 93 de l'ONU	Mesure de la résistance à une force horizontale et de la déformation

Appendice 3

Processus de validation

ANNEXE IX

PROCÉDURES À SUIVRE
AU COURS DE LA RÉCEPTION PAR TYPE MULTIÉTAPES

1. Obligations des constructeurs

1.1. Pour se dérouler dans de bonnes conditions, la réception par type multiétapes exige une action concertée de tous les constructeurs concernés. À cette fin, avant d'accorder une réception par type pour une première étape ou une étape ultérieure, les autorités compétentes s'assurent de l'existence de dispositions adéquates entre les différents constructeurs en ce qui concerne la communication et l'échange des documents et des informations nécessaires pour garantir que le type de véhicule complété satisfait aux prescriptions techniques de tous les actes réglementaires applicables énumérés dans l'annexe II. Ces données doivent notamment porter sur les réceptions par type des systèmes, des composants et des entités techniques distinctes concernés et sur les éléments faisant partie intégrante du véhicule incomplet, mais non encore réceptionnés par type.

1.2. Au cours d'une réception par type multiétapes, chaque constructeur est responsable de la réception et de la conformité de la production de tous les systèmes, composants ou entités techniques distinctes fabriqués ou ajoutés par ce constructeur au véhicule dans son état d'achèvement antérieur. Le constructeur de l'étape suivante n'est pas responsable des éléments qui ont été réceptionnés au cours d'une étape antérieure, sauf s'il modifie les parties concernées du véhicule au point de rendre non valable la réception par type accordée précédemment.

2. Obligations des autorités compétentes en matière de réception

2.1. L'autorité compétente en matière de réception:

a) vérifie que toutes les fiches de réception UE par type délivrées conformément aux actes réglementaires applicables pour la réception par type de véhicules concernent le type de véhicule dans son état d'achèvement et correspondent aux exigences prescrites;

b) veille à ce que toutes les données nécessaires, compte tenu de l'état d'achèvement du véhicule, figurent dans le dossier constructeur;

c) s'assure, en ce qui concerne la documentation, que la ou les spécifications et les données du véhicule contenues dans le dossier constructeur figurent dans les dossiers de réception et dans les fiches de réception UE par type délivrées, conformément aux actes réglementaires applicables et, dans le cas d'un véhicule complété, lorsqu'un numéro de rubrique du dossier constructeur ne figure dans le dossier de réception d'aucun des actes réglementaires, confirme que la partie ou la caractéristique du véhicule concernée est conforme aux indications du dossier constructeur;

d) effectue ou fait effectuer, sur un échantillon de véhicules du type à réceptionner, des inspections de parties ou de systèmes du véhicule en vue de vérifier que le ou les véhicules sont construits conformément aux données pertinentes contenues dans le dossier de réception authentifié en conformité avec tous les actes réglementaires applicables; et

e) effectue ou fait effectuer, si nécessaire, les contrôles d'installation nécessaires en ce qui concerne les entités techniques distinctes.

2.2. Le nombre de véhicules à inspecter aux fins du point 2.1 d) doit être suffisant pour permettre un contrôle adéquat des différentes combinaisons à soumettre à la réception UE par type, en fonction de l'état d'achèvement du véhicule et des critères suivants:

– moteur,

– boîte de vitesses,

– essieux moteurs (nombre, emplacement, crabotage d'un autre essieu),

– essieux directeurs (nombre et emplacement),

– types de carrosserie,

– nombre de portes,

– côté de conduite,

– nombre de sièges,

– niveau d'équipement.

3. Prescriptions applicables

3.1. Les réceptions par type multiétapes sont accordées en fonction de l'état d'achèvement actuel du type de véhicule et englobent toutes les réceptions par type accordées pour les étapes antérieures.

3.2. Pour la réception par type d'un véhicule entier, le présent règlement (en particulier les prescriptions de l'annexe I et les actes réglementaires particuliers énumérés dans l'annexe II) s'appliquent de la même manière que si la réception avait été accordée (ou étendue) au constructeur du véhicule de base.

3.2.1. Lorsqu'un type de système, de composant ou d'entité technique distincte n'a pas été modifié, la réception par type du système, du composant ou de l'entité technique distincte accordée à l'étape précédente reste valable jusqu'à la date limite pour la première immatriculation, telle que précisée dans l'acte réglementaire particulier.

3.2.2. Lorsqu'un type de système a été modifié, lors de l'étape ultérieure d'achèvement du véhicule, au point que le système doit faire l'objet d'un nouvel essai aux fins de la réception par type, ce nouvel essai se limite aux parties du système qui ont été modifiées ou affectées par les changements.

3.2.3. Lorsqu'un type de véhicule ou un type de système a été modifié par un autre constructeur, lors de l'étape ultérieure d'achèvement du véhicule, au point que, mis à part le nom du constructeur, le véhicule ou le système peut encore être considéré comme étant du même type, les prescriptions s'appliquant aux types existants peuvent continuer de s'appliquer tant que la date de première immatriculation précisée dans l'acte réglementaire applicable n'a pas été atteinte.

3.2.4. Le changement de catégorie d'un véhicule entraîne l'application des prescriptions pertinentes à la nouvelle catégorie de véhicules. Les fiches de réception UE par type de la catégorie précédente sont acceptées, pour autant que le véhicule soit conforme aux mêmes prescriptions, ou à des prescriptions plus strictes, que celles applicables à la nouvelle catégorie.

3.3. Sous réserve de l'accord de l'autorité compétente en matière de réception, une réception par type d'un véhicule entier délivrée au constructeur de l'étape ultérieure d'achèvement du véhicule n'a pas besoin d'être étendue ou révisée lorsqu'une extension accordée au véhicule de l'étape antérieure n'affecte pas l'étape ultérieure ou les données techniques du véhicule. Toutefois, le numéro de réception par type comprenant l'extension du véhicule de la ou des étapes antérieures doit être recopié dans le certificat de conformité du véhicule de l'étape ultérieure.

3.4. Lorsque la zone de chargement d'un véhicule complet ou complété de catégorie N ou O est modifiée par un autre constructeur afin d'y ajouter des accessoires amovibles pour ranger et arrimer le chargement (par exemple, revêtement de l'espace de chargement, rangements et galeries de toit), ces éléments peuvent être traités comme faisant partie de la masse de la charge utile et une réception par type n'est pas nécessaire, pour autant que les deux conditions ci-après soient remplies:

a) les modifications n'affectent en aucune façon la réception par type du véhicule, sinon qu'elles augmentent la masse réelle du véhicule;

b) les accessoires ajoutés peuvent s'enlever sans utiliser d'outils spéciaux.

4. Identification du véhicule

4.1. Le VIN prescrit par le règlement (UE) n° 19/2011 est conservé durant toutes les étapes ultérieures de la réception par type pour assurer la traçabilité du processus.

4.2. Au cours de la deuxième étape et des étapes ultérieures, outre la plaque réglementaire prescrite par le règlement (UE) n° 19/2011, chaque constructeur applique sur le véhicule une plaque supplémentaire, dont le modèle figure à l'appendice de la présente annexe. Cette plaque est solidement fixée, à un endroit bien visible et facilement accessible, sur une partie du véhicule non susceptible d'être remplacée au cours de l'utilisation du véhicule. Elle doit présenter, de façon claire et indélébile, les informations ci-après, dans l'ordre où elles sont énumérées:

– le nom du constructeur,

– les parties 1, 3 et 4 du numéro de réception UE par type,

– l'étape de réception,

– le VIN du véhicule de base,

– la masse en charge maximale techniquement admissible du véhicule lorsque la valeur a changé lors de l'étape de réception en cours,

– la masse en charge maximale techniquement admissible de la combinaison (lorsque la valeur a changé lors de l'étape de réception en cours et que le véhicule est autorisé à tracter une remorque). "0" est utilisé si le véhicule n'est pas autorisé à tracter une remorque,

– la masse maximale techniquement admissible sur chacun des essieux, énumérés dans l'ordre, de l'avant vers l'arrière, lorsque la valeur a changé lors de l'étape de réception en cours,

– dans le cas d'une semi-remorque ou d'une remorque à essieu central, la masse maximale techniquement admissible au point d'attelage lorsque la valeur a changé lors de l'étape de réception en cours.

Sauf dispositions contraires prévues au point 4.1 et au présent point, la plaque supplémentaire satisfait aux prescriptions énoncées dans les annexes I et II du règlement (UE) n° 19/2011.

Appendice

MODÈLE DE LA PLAQUE SUPPLÉMENTAIRE DU CONSTRUCTEUR

Cet exemple n'est donné qu'à titre d'orientation.

NOM DU CONSTRUCTEUR (étape 3)
e2*201X/XX*2609
Étape 3
WD9VD58D98D234560
1 500 kg
2 500 kg
1 – 700 kg
2 – 810 kg

ANNEXE X

ACCÈS AUX INFORMATIONS DU SYSTÈME OBD DES VÉHICULES ET AUX INFORMATIONS SUR LA RÉPARATION ET L'ENTRETIEN DES VÉHICULES

1. Introduction

La présente annexe établit les prescriptions techniques relatives à l'accès aux informations du système OBD des véhicules et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules.

2. Accès aux informations du système OBD des véhicules et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules

2.1. Un constructeur prend les dispositions et met en place les procédures nécessaires, conformément à l'article 61, pour faire en sorte que les informations du système OBD des véhicules et les informations sur la réparation et l'entretien des véhicules soient accessibles via des sites internet utilisant un format normalisé, d'une manière aisément accessible, rapide, et d'une manière non discriminatoire par rapport aux informations communiquées ou à l'accès accordé aux concessionnaires et réparateurs agréés.

2.2. Une autorité compétente en matière de réception ne délivre la réception par type qu'après avoir reçu du constructeur un certificat concernant l'accès aux informations du système OBD des véhicules et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules.

2.3. Le certificat concernant l'accès aux informations du système OBD des véhicules et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules atteste la conformité à l'article 64.

2.4. Le certificat concernant l'accès aux informations du système OBD des véhicules et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules doit être établi conformément au modèle présenté dans l'appendice 1.

2.5. Les informations du système OBD des véhicules et les informations sur la réparation et l'entretien des véhicules comprennent:

2.5.1. l'identification non équivoque du véhicule, du système, du composant ou de l'entité technique distincte dont le constructeur est responsable;

2.5.2. les manuels d'entretien, y compris les données relatives aux entretiens et à la maintenance;

2.5.3. les manuels techniques;

2.5.4. les informations concernant les composants et le diagnostic (telles que les valeurs théoriques minimales et maximales pour les mesures);

2.5.5. les schémas de câblage;

2.5.6. les codes d'anomalie du diagnostic, y compris les codes spécifiques au constructeur;

2.5.7. le numéro d'identification de l'étalonnage du logiciel applicable à un type de véhicule;

2.5.8. les informations fournies concernant les outils et équipements exclusifs et les renseignements obtenus au moyen de ceux-ci;

2.5.9. les informations sur l'enregistrement des données et les données d'essai et de contrôle bidirectionnelles;

2.5.10. les unités de travail standard ou les intervalles pour les tâches de réparation et d'entretien, si ces informations ont été mises à la disposition des concessionnaires et des réparateurs agréés du constructeur, que ce soit directement ou par l'intermédiaire d'un tiers;

2.5.11. dans le cas d'une réception par type multiétapes, les informations requises au point 3 et toutes les autres informations nécessaires pour satisfaire aux prescriptions énoncées à l'article 61.

2.6. Le constructeur communique les informations ci-après à toutes les parties intéressées:

2.6.1. les données pertinentes pour la mise au point de composants de rechange indispensables au bon fonctionnement du système OBD;

2.6.2. les informations nécessaires à la mise au point d'outils de diagnostic génériques.

2.7. Pour les besoins du point 2.6.1, la mise au point de composants de rechange ne doit pas être limitée par les aspects suivants:

2.7.1. la non-disponibilité d'informations pertinentes;

2.7.2. les exigences techniques relatives aux stratégies d'indication de défaut de fonctionnement si les seuils applicables aux systèmes OBD sont dépassés ou si le système OBD ne peut satisfaire aux prescriptions de base du présent règlement en matière de surveillance;

2.7.3. les modifications spécifiques apportées au traitement des informations du système OBD en vue d'évaluer indépendamment le fonctionnement du véhicule avec le carburant essence ou le carburant gaz;

2.7.4. la réception par type de véhicules fonctionnant au gaz qui présentent un nombre limité de défauts mineurs.

2.8. Pour les besoins du point 2.6.2, lorsque les constructeurs utilisent, dans leurs réseaux franchisés, des outils de diagnostic et d'essai conformes à la norme ISO 22900 – Interface de communication modulaire du véhicule (MVCI) et à la norme ISO 22901 – Diagnostic généralisé, échange de données (ODX), les fichiers ODX sont accessibles aux opérateurs indépendants sur le site internet du constructeur.

2.9. Aux fins du système OBD, du diagnostic, de la réparation et de l'entretien des véhicules, le flux de données direct du véhicule est mis à disposition par l'intermédiaire du port de données sériel du connecteur de liaison de données normalisé, comme indiqué à l'annexe 11, appendice 1, paragraphe 6.5.1.4, du règlement nº 83 de l'ONU et à l'annexe 9B, paragraphe 4.7.3, du règlement nº 49 de l'ONU.

Lorsque le véhicule est en mouvement, les données sont mises à disposition uniquement pour les fonctions accessibles en lecture seule.

3. Réception par type multiétapes

3.1. Dans le cas d'une réception par type multiétapes, il appartient au constructeur final de fournir l'accès aux informations du système OBD du véhicule et aux informations sur la réparation et l'entretien du véhicule concernant la ou les étapes de construction dont il est responsable, ainsi que de faire le lien avec la ou les étapes précédentes.

3.2. En outre, le constructeur final publie, sur son site internet, les informations ci-après à l'intention des opérateurs indépendants:

3.2.1. l'adresse du site internet du ou des constructeurs responsables de la ou des étapes précédentes;

3.2.2. le nom et l'adresse de tous les constructeurs responsables de la ou des étapes précédentes;

3.2.3. le ou les numéros de réception par type de la ou des étapes précédentes;

3.2.4. le numéro du moteur.

3.3. Chaque constructeur responsable d'une ou de plusieurs étapes de la réception par type est tenu de fournir, par l'intermédiaire de son site internet, l'accès aux informations du système OBD du véhicule et aux informations sur la réparation et l'entretien du véhicule concernant la ou les étapes de la réception par type dont il est responsable, ainsi que de faire le lien avec la ou les étapes précédentes.

3.4. Le constructeur responsable d'une ou de plusieurs étapes de la réception par type fournit les informations ci-après au constructeur chargé de l'étape suivante:

3.4.1. le certificat de conformité relatif à l'étape ou aux étapes dont il est responsable;

3.4.2. le certificat concernant l'accès aux informations du système OBD des véhicules et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules, y compris ses annexes;

3.4.3. le numéro de réception par type correspondant à l'étape ou aux étapes dont il est responsable;

3.4.4. les documents visés aux points 3.4.1, 3.4.2 et 3.4.3 communiqués par le ou les constructeurs concernés par la ou les étapes précédentes.

3.5 Chaque constructeur autorise le constructeur responsable de l'étape suivante à transmettre les documents aux constructeurs responsables de toute étape ultérieure et de l'étape finale.

3.6. En outre, sur une base contractuelle, le constructeur responsable d'une ou de plusieurs étapes de la réception par type:

3.6.1. fournit au constructeur responsable de l'étape suivante l'accès aux informations du système OBD du véhicule et aux informations sur la réparation et l'entretien du véhicule, ainsi qu'aux informations sur les interfaces correspondant à l'étape ou aux étapes dont il est responsable;

3.6.2. fournit, sur demande d'un constructeur responsable d'une étape ultérieure de la réception par type, l'accès aux informations du système OBD du véhicule et aux informations sur la réparation et l'entretien du véhicule, ainsi qu'aux informations sur les interfaces correspondant à l'étape ou aux étapes dont il est responsable.

3.7. Un constructeur, y compris un constructeur final, ne peut facturer des frais conformément à l'article 63 que pour la ou les étapes dont il est responsable.

Un constructeur, y compris un constructeur final, ne peut facturer de frais pour l'accès aux informations relatives à l'adresse du site internet ou aux coordonnées de tout autre constructeur.

4. Adaptations effectuées à la demande de clients

4.1. Par dérogation au point 2, si le nombre de systèmes, de composants ou d'entités techniques distinctes qui font l'objet d'une adaptation spécifique à la demande d'un client est inférieur à 250 unités produites à travers le monde, les informations sur la réparation et l'entretien pour l'adaptation effectuée à la demande d'un client sont fournies de manière aisément accessible et rapide, et d'une manière non discriminatoire par comparaison avec le contenu fourni et avec l'accès accordé aux concessionnaires et aux réparateurs agréés.

Pour l'entretien et la reprogrammation des unités de commande électroniques liées à l'adaptation effectuée à la demande d'un client, le constructeur met à la disposition des opérateurs indépendants les outils de diagnostic spécialisés ou équipements d'essai exclusifs qu'il fournit aux réparateurs agréés.

Les adaptations effectuées à la demande de clients figurent sur le site internet du constructeur contenant les informations sur la réparation et la maintenance et sont mentionnées sur le certificat concernant l'accès aux informations du système OBD des véhicules et aux informations sur l'entretien et la réparation des véhicules au moment de la réception par type.

4.2. Les constructeurs mettent à la disposition des opérateurs indépendants, à la vente ou à la location, les outils de diagnostic spécialisés ou équipements d'essai exclusifs nécessaires à l'entretien des systèmes, composants ou entités techniques distinctes adaptés à la demande de clients.

4.3. Le constructeur mentionne sur le certificat concernant l'accès aux informations du système OBD des véhicules et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules, au moment de la réception par type, les adaptations effectuées à la demande de clients pour lesquelles il est dérogé à l'obligation visée au point 2 de donner accès auxdites informations dans un format standardisé, ainsi que les unités de commande électroniques en rapport avec lesdites adaptations.

Ces adaptations effectuées à la demande de clients et toute unité de commande électronique en rapport avec elles sont également mentionnées sur le site internet du constructeur contenant les informations sur la réparation et l'entretien.

5. Constructeurs produisant en petites séries

5.1. Par dérogation au point 2, les constructeurs dont la production annuelle mondiale d'un type de véhicule, de système, de composant ou d'entité technique distincte soumis au présent règlement est, pour les véhicules relevant des catégories M_1 et N_1, inférieure à 1 000 véhicules ou, pour les véhicules relevant des catégories M_2, M_3, N_2, N_3 et O, inférieure à 250 unités, donnent accès aux informations sur la réparation de véhicules et l'entretien de manière aisément accessible et rapide, et d'une manière non discriminatoire par comparaison avec le contenu communiqué ou avec l'accès accordé aux concessionnaires et aux réparateurs agréés.

5.2. Le véhicule, le système, le composant ou l'entité technique distincte faisant l'objet du point 5.1 doit être mentionné sur le site internet du constructeur contenant les informations sur la réparation et l'entretien.

5.3. L'autorité compétente en matière de réception informe la Commission de toutes les réceptions par type accordées à des constructeurs produisant en petites séries.

6. Prescriptions

6.1. Les informations du système OBD des véhicules et les informations sur la réparation et l'entretien des véhicules qui sont accessibles via les sites internet des constructeurs doivent respecter le format normalisé pertinent visé à l'article 61.

Quiconque souhaite copier ou republier ces informations doit négocier directement avec le constructeur concerné. Des informations relatives au matériel de formation doivent également être disponibles, mais elles peuvent être fournies sur des supports autres que les sites internet.

Des informations sur toutes les pièces dont est équipé d'origine le véhicule, tel qu'identifié par le VIN du véhicule et par tout critère supplémentaire comme l'empattement, la puissance du moteur, le type de finition ou les options, et qui peuvent être remplacées par des pièces détachées proposées par le constructeur du véhicule à ses concessionnaires ou réparateurs agréés ou à des tiers au moyen d'une référence au numéro des pièces d'origine, doivent être mises à disposition, sous la forme d'ensembles de données lisibles par machine et électroniquement exploitables, dans une base de données accessible pour les opérateurs indépendants.

Dans cette base de données doivent figurer le numéro VIN, le numéro de la pièce d'origine, la dénomination de la pièce d'origine, les indications de validité (dates de début et de fin de validité), les indications de montage et, le cas échéant, les caractéristiques de structure.

Les informations concernant la base de données doivent être régulièrement mises à jour. Si ces informations sont mises à la disposition des concessionnaires, les mises à jour doivent inclure, en particulier, toutes les modifications apportées à des véhicules individuels après leur production.

6.2. L'accès aux caractéristiques de sécurité du véhicule utilisées par les concessionnaires et réparateurs agréés doit être fourni aux opérateurs indépendants, sous la protection d'une technologie de sécurité, conformément aux prescriptions suivantes:

6.2.1. les données sont échangées dans des conditions garantissant la confidentialité, l'intégrité et la protection contre la reproduction;

6.2.2. la norme https//ssl-tls (RFC4346) est utilisée;

6.2.3. des certificats de sécurité établis conformément à la norme internationale ISO 20828 sont utilisés pour l'authentification mutuelle des opérateurs indépendants et des constructeurs;

6.2.4. la clé privée de l'opérateur indépendant est protégée par un matériel sécurisé.

6.3. Le forum sur l'accès aux informations des véhicules visé à l'article 66 précise les paramètres pour satisfaire aux prescriptions visées au point 6.2 selon l'état actuel de la technique. L'opérateur indépendant est agréé et autorisé à cette fin sur la base de documents démontrant qu'il poursuit une activité commerciale légitime et n'a pas fait l'objet de sanctions pénales en la matière.

6.4. La reprogrammation des unités de contrôle est réalisée conformément à la norme internationale ISO 22900-2, SAE J2534 ou TMC RP1210B en utilisant du matériel non propriétaire.

Afin de valider la compatibilité de l'application propre au constructeur et des interfaces de communication du véhicule (VCI) conformes à la norme internationale ISO 22900-2, SAE J2534 ou TMC RP1210B, le constructeur soit propose une validation des VCI résultant d'un développement indépendant, soit fournit les informations nécessaires au fabricant de VCI pour effectuer lui-même cette validation et lui prêter tout matériel spécial requis à cet effet.

Les conditions de l'article 63, paragraphe 1, s'appliquent aux frais relatifs à cette validation, à ces informations et à ce matériel.

6.5. Les prescriptions du point 6.4 ne s'appliquent pas dans le cas de la reprogrammation des dispositifs de limitation de la vitesse et du matériel d'enregistrement.

6.6. Tous les codes d'anomalie de diagnostic liés aux émissions doivent être cohérents avec l'annexe XI du règlement (CE) n° 692/2008 et avec l'annexe X du règlement (UE) n° 582/2011.

6.7. Pour l'accès aux informations du système OBD du véhicule et aux informations sur la réparation et l'entretien du véhicule autre que celui relatif aux zones sécurisées du véhicule, les exigences d'inscription pour l'utilisation du site internet du constructeur par un opérateur indépendant ne portent que sur les informations nécessaires pour confirmer les modalités de paiement des informations. Pour les informations concernant l'accès aux zones sécurisées du véhicule, l'opérateur indépendant présente un certificat conforme à la norme internationale ISO 20828 pour s'identifier lui-même ainsi que l'organisation à laquelle il appartient et le constructeur répond avec son propre certificat conforme à la norme internationale ISO 20828 pour confirmer à l'opérateur indépendant qu'il accède au site légitime du constructeur en question. Les deux parties gardent une trace de toute transaction de ce type, indiquant les véhicules et les modifications apportées à ceux-ci au titre de la présente disposition.

6.8. Les constructeurs indiquent sur leurs sites internet contenant les informations sur la réparation le numéro de réception par type par modèle.

6.9. Si les informations du système OBD des véhicules et les informations sur la réparation et l'entretien des véhicules disponibles sur le site internet d'un constructeur ne contiennent pas d'information spécifique pertinente permettant de concevoir et de fabriquer des systèmes d'adaptation pour carburants alternatifs, tout constructeur de ces systèmes intéressé doit être en mesure d'obtenir les informations requises en soumettant directement une telle demande au constructeur. Les coordonnées à cette fin sont clairement indiquées sur le site internet du constructeur et les informations sont données dans les 30 jours. De telles informations doivent seulement être fournies pour les systèmes d'adaptation pour carburants alternatifs qui sont soumis au règlement n° 115 de l'ONU ou pour les composants d'adaptation pour carburants alternatifs faisant partie de systèmes soumis au règlement n° 115 de l'ONU. En outre, de telles informations doivent seulement être fournies en réponse à une demande qui précise clairement la spécification exacte du modèle de véhicule pour lequel l'information est demandée et qui confirme spécifiquement que l'information est requise pour le développement de systèmes ou de composants d'adaptation pour carburants alternatifs soumis au règlement n° 115 de l'ONU.

7. Prescriptions pour la réception par type

7.1. Pour obtenir une réception par type, le constructeur soumet, après l'avoir rempli, le certificat dont le modèle est présenté dans l'appendice 1.

7.2. Si les informations du système OBD du véhicule et les informations sur la réparation et l'entretien du véhicule ne sont pas disponibles ou ne sont pas conformes aux prescriptions de la présente annexe, le constructeur communique ces informations dans un délai de six mois à compter de la date de la réception par type.

7.3. L'obligation de fournir les informations dans le délai visé au point 7.2 s'applique uniquement si, à la suite de la réception par type, le véhicule est mis sur le marché.

Lorsque le véhicule est mis sur le marché plus de six mois après que la réception par type a été accordée, les informations sont communiquées à la date de la mise sur le marché.

7.4. Sur la base d'un certificat dûment rempli relatif à l'accès aux informations du système OBD du véhicule et aux informations sur la réparation et l'entretien du véhicule, l'autorité compétente en matière de réception peut présumer que le constructeur a pris des mesures et mis en place des procédures satisfaisantes concernant l'accès auxdites informations, pour autant qu'aucune plainte n'ait été déposée et que le constructeur fournisse le certificat dans le délai prévu au point 7.2.

Appendice 1

Certificat du constructeur concernant l'accès aux informations du système OBD des véhicules et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules

(Constructeur): ….

(Adresse du constructeur): ….

certifie que

l'accès aux informations du système OBD des véhicules et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules est assuré conformément aux dispositions:

de l'article 61 du règlement (UE) 2018/...[1+] et de l'annexe X de ce règlement

en ce qui concerne les types de véhicule, de système, de composant ou d'entité technique distincte dont la liste est jointe au présent certificat.

Les dérogations ci-après sont appliquées: Adaptations effectuées à la demande de clients (*) — Production en petites séries (*) —.

---

1 Règlement (UE) 2018/… du Parlement européen et du Conseil du … relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE (JO L …).

+ JO: veuillez insérer dans le texte le numéro du règlement figurant dans le document PE-CONS 73/17 (COD 2016/0014) et insérer le numéro, la date et la référence au JO de ce règlement dans la note de bas de page.

La liste des adresses des principaux sites internet par lesquels il est possible d'accéder aux informations pertinentes et certifiées conformes à ces dispositions est jointe au présent certificat, de même que les coordonnées du mandataire du constructeur responsable qui a signé le présent certificat.

Le cas échéant: Le constructeur certifie également qu'il s'est conformé à l'obligation, énoncée à l'article 62 du règlement (UE) 2018/...[+], de fournir les informations pertinentes relatives aux réceptions antérieures de ces types de véhicule au plus tard six mois après la date de réception par type.

Fait à …[Lieu]

Le …[Date]

[Signature] [Fonctions]

Annexes:

– Annexe A: Adresses des sites internet

– Annexe B: Coordonnées

– Annexe C: Types de véhicules, de systèmes, de composants ou d'entités techniques distinctes.

Note explicative:

(*) Biffer les mentions inutiles.

[+] JO: veuillez insérer le numéro du règlement figurant dans le document PE-CONS 73/17 (COD 2016/0014).

ANNEXE A

Adresses des sites internet visés dans le présent certificat:

_____

ANNEXE B

Coordonnées du mandataire du constructeur mentionné dans le présent certificat:

_____

ANNEXE C

Types de véhicules, de systèmes, de composants ou d'entités techniques distinctes:

_____

Appendice 2

Informations du système OBD des véhicules

1. Le constructeur du véhicule fournit les informations requises dans le présent appendice afin de permettre la fabrication de pièces de rechange ou d'entretien, d'outils de diagnostic et de matériel d'essai compatibles avec le système OBD.

2. Sur demande, les informations ci-après sont communiquées, de façon non discriminatoire, à tout fabricant intéressé de composants, d'outils de diagnostic ou de matériel d'essai:

   2.1. une description du type et du nombre de cycles de préconditionnement utilisés pour la réception par type initiale du véhicule;

   2.2. une description du type de cycle de démonstration du système OBD utilisé pour la réception par type initiale du véhicule en ce qui concerne le composant contrôlé par le système OBD;

2.3. un document exhaustif de tous les composants surveillés, ainsi que la stratégie de détection des défauts et d'activation de l'indicateur MI (nombre fixe de cycles de conduite ou méthode statistique), y compris la liste des paramètres secondaires pertinents mesurés pour chacun des composants contrôlés par le système OBD et une liste de tous les codes de sortie et formats OBD (accompagnée d'une explication de chaque code et format) utilisés pour les différents composants du groupe propulseur relatifs aux émissions ainsi que pour les différents composants non liés aux émissions, lorsque la surveillance du composant concerné intervient dans l'activation de l'indicateur MI. En particulier, dans le cas des types de véhicule qui utilisent une liaison de communication conforme à la norme ISO 15765-4 "Véhicules routiers – Systèmes de diagnostic sur CAN – Partie 4: Exigences pour les systèmes relatifs aux émissions", le constructeur doit fournir une explication exhaustive des données correspondant au service $ 05 test ID $ 21 à FF et des données correspondant au service $ 06, ainsi qu'une explication exhaustive des données correspondant au service $06 (test ID $00 à FF), pour chaque ID de moniteur OBD supportée.

Dans le cas où d'autres normes de protocoles de communication sont utilisées, une explication exhaustive équivalente est fournie.

Ces informations peuvent être fournies sous la forme d'un tableau dont les intitulés des colonnes et des rangées sont les suivants:

Composant – Code d'anomalie – Stratégie de surveillance – Critères de détection des anomalies – Critère d'activation MI – Paramètres secondaires – Essai de démonstration

Catalyseur – P0420 – Signaux des capteurs d'oxygène 1 et 2 – Différence entre les signaux des capteurs 1 et 2 – 3e cycle – Régime du moteur, charge du moteur; mode A/F, température du catalyseur – Deux cycles de type 1 – Type 1

3. Informations requises pour la fabrication d'outils de diagnostic

Afin de faciliter la fourniture d'outils de diagnostic génériques aux réparateurs multimarques, les constructeurs de véhicules communiquent les informations visées aux points 3.1, 3.2 et 3.3 sur leurs sites internet contenant les informations sur la réparation. Ces informations incluent toutes les fonctions des outils de diagnostic et tous les liens vers des instructions de dépannage et des informations en matière de réparation. Des frais raisonnables peuvent être facturés pour l'accès à ces informations.

3.1. Informations concernant le protocole de communication

Les informations ci-après sont requises, indexées selon la marque, le modèle et la variante du véhicule, ou une autre définition valable telle que le VIN du véhicule ou l'identification du véhicule et des systèmes:

3.1.1. tout système supplémentaire d'information sur le protocole de communication permettant des diagnostics complets, en complément des normes prescrites au paragraphe 4.7.3 de l'annexe 9B du règlement nº 49 de l'ONU et au paragraphe 6.5.1.4 de l'annexe 11 du règlement n° 83 de l'ONU, y compris toute information supplémentaire sur le protocole concernant le logiciel ou le matériel, l'identification des paramètres, les fonctions de transfert, les exigences de maintien sous tension ou les conditions d'erreur;

3.1.2. des renseignements détaillés sur le mode d'obtention et d'interprétation de tous les codes de défaut non conformes aux normes prescrites au paragraphe 4.7.3 de l'annexe 9B du règlement nº 49 de l'ONU et au paragraphe 6.5.1.4 de l'annexe 11 du règlement n° 83 de l'ONU;

3.1.3. une liste de tous les paramètres de données réelles disponibles, y compris les informations d'accès et d'échelle;

3.1.4. une liste de tous les essais fonctionnels disponibles, y compris l'activation ou la commande de dispositifs et les moyens de les mettre en œuvre;

3.1.5. des renseignements détaillés sur la façon d'obtenir toutes les informations sur les composants et leur état de fonctionnement, l'horodatage, les codes de diagnostic d'anomalie en attente et les trames fixes;

3.1.6. la remise à l'état initial des paramètres d'apprentissage adaptatif, du codage de variantes, du réglage de composants de rechange et des préférences de la clientèle;

3.1.7. l'identification des unités de commande électronique et le codage de variantes;

3.1.8. des informations détaillées sur les modalités de remise en position initiale des voyants de service;

3.1.9. l'emplacement du connecteur de diagnostic et des informations détaillées sur celui-ci;

3.1.10. l'identification du code moteur.

3.2. Essai et diagnostic des composants surveillés par le système OBD

Les informations ci-après sont requises:

3.2.1. la description des essais visant à confirmer la fonctionnalité, au niveau du composant ou du faisceau de câbles;

3.2.2. des informations concernant la procédure d'essai, y compris les paramètres d'essai et les renseignements sur le composant;

3.2.3. les renseignements détaillés sur la connexion, y compris les valeurs minimales et maximales d'entrée, de sortie, de commande et de charge;

3.2.4. les valeurs attendues dans certaines conditions de conduite, y compris au ralenti;

3.2.5. les valeurs électriques pour le composant dans ses états statique et dynamique;

3.2.6. les valeurs des modes de défaillance pour chacun des scénarios;

3.2.7. les séquences de diagnostic des modes de défaillance, y compris l'élimination par arbres de défaillances et le diagnostic guidé.

3.3. Données requises pour les réparations

Les informations ci-après sont requises:

3.3.1 Initialisation des unités ECU et des composants (dans le cas du montage de pièces de rechange);

3.3.2. Initialisation de nouvelles unités ECU ou d'unités ECU de rechange, le cas échéant, en appliquant les techniques de (re)programmation par transfert.

ANNEXE XI

TABLEAU DE CORRESPONDANCE

1. Règlement (CE) n° 715/2007

Règlement (CE) n° 715/2007	Le présent règlement
Article 1er, paragraphe 2	Article 86, paragraphe 1, point 2)
Article 3, points 14) et 15)	Article 3, points 48) et 45)
Article 6	Article 61
Article 7	Article 63
Article 8	–
Article 9	–
Article 13, paragraphe 2, point e)	Article 86, paragraphe 1, point 5)

2. Règlement (CE) n° 595/2009

Règlement (CE) n° 595/2009	Le présent règlement
Article 1er, deuxième alinéa	Article 87, paragraphe 1, point 2)
Article 3, points 11) et 13)	Article 3, points 48) et 45)
Article 6	Article 61
Article 11, paragraphe 2, point e)	Article 84, paragraphe 3, point a)

3. Directive 2007/46/CE

Directive 2007/46/CE	Le présent règlement
Article 1er	Article 1er, paragraphe 1
-	Article 1er, paragraphe 2
Article 2	Article 2
Article 3, point 1	–
Article 3, point 2	–
Article 3, point 3	Article 3, point 1)
Article 3, point 4	Article 3, point 3)
Article 3, point 5	Article 3, point 2)
Article 3, point 6	Article 3, point 6)
Article 3, point 7	Article 3, point 8)
Article 3, point 8	Article 3, point 9)
Article 3, point 9	Article 3, point 10)
Article 3, point 10	Article 3, point 11)
Article 3, point 11	Article 3, point 16)
Article 3, point 12	Article 3, point 17)
Article 3, point 13	Article 3, point 15)
Article 3, point 14	–
Article 3, point 15	–
Article 3, point 16	-
Article 3, point 17	Article 3, point 32)
Article 3, point 18	Article 3, point 24)

Directive 2007/46/CE	Le présent règlement
Article 3, point 19	Article 3, point 25)
Article 3, point 20	Article 3, point 26)
Article 3, point 21	Article 3, point 27)
Article 3, point 22	Article 3, point 28)
Article 3, point 23	Article 3, point 18)
Article 3, point 24	Article 3, point 19)
Article 3, point 25	Article 3, point 20)
Article 3, point 26	-
Article 3, point 27	Article 3, point 40)
Article 3, point 28	Article 3, point 41)
Article 3, point 29	Article 3, point 36)
Article 3, point 30	–
Article 3, point 31	Article 3, point 38)
Article 3, point 32	Article 3, point 54)
Article 3, point 33	Article 3, point 4)
Article 3, point 34	–
Article 3, point 35	–
Article 3, point 36	Article 3, point 5)
Article 3, points 37 à 40	–
–	Article 3, point 7)

Directive 2007/46/CE	Le présent règlement
–	Article 3, points 12), 13) et 14)
–	Article 3, points 21), 22) et 23)
–	Article 3, points 29), 30), 31), 33), 34) et 35)
–	Article 3, point 37)
–	Article 3, point 39)
–	Article 3, points 42) à 53)
–	Article 3, points 55) à 58)
–	Article 5, paragraphes 2 et 3
–	Article 6, paragraphe 1, troisième alinéa, et paragraphes 2 et 3
–	Article 7, paragraphes 2, 3 et 4
Article 4, paragraphe 1	-
Article 4, paragraphe 2	Article 7, paragraphe 1
Article 4, paragraphe 3, premier alinéa	Article 6, paragraphe 4
Article 4, paragraphe 3, deuxième alinéa	Article 6, paragraphe 5, premier alinéa
Article 4, paragraphe 4	Article 6, paragraphe 1, premier et deuxième alinéas
–	Article 6, paragraphe 5, second alinéa, et paragraphes 6 à 10
–	Article 8
–	Article 9
–	Article 10
–	Article 11

Directive 2007/46/CE	Le présent règlement
–	Article 12
Article 5, paragraphe 1	Article 13, paragraphe 1 et paragraphe 2, premier alinéa
Article 5, paragraphe 2, premier alinéa	Article 13, paragraphe 2, second alinéa
Article 5, paragraphe 2, second alinéa	Article 13, paragraphe 3
Article 5, paragraphe 3	Article 13, paragraphe 4, première phrase
–	Article 13, paragraphe 4, deuxième phrase, et paragraphes 5 à 10
–	Article 14
–	Article 15
–	Article 16
–	Article 17
–	Article 18
–	Article 19
–	Article 20
–	Article 21
Article 6, paragraphe 1	Article 22, paragraphe 1
–	Article 22, paragraphes 2 et 4
Article 6, paragraphe 2	Article 25, paragraphe 1
Article 6, paragraphe 3	-
Article 6, paragraphe 4	Article 25, paragraphe 2
Article 6, paragraphe 5	Article 22, paragraphes 5 et 6, et article 25, paragraphe 3

Directive 2007/46/CE	Le présent règlement
Article 6, paragraphe 6, et article 7, paragraphe 1	Article 23
Article 6, paragraphe 7, et article 7, paragraphe 3	Article 25, paragraphe 4
Article 6, paragraphe 8, et article 7, paragraphe 4	Article 30, paragraphe 4
Article 7, paragraphe 2	Article 24
Article 8, paragraphes 1 et 2	Article 26, paragraphes 1 et 3
-	Article 26, paragraphes 2 et 4
Article 8, paragraphe 3	Article 26, paragraphe 5
Article 8, paragraphe 4	Article 28, paragraphe 2
Article 8, paragraphes 5 à 8	Article 27, paragraphes 1 et 2
-	Article 27, paragraphe 3
Article 9, paragraphe 1	Article 5, paragraphe 1
Article 9, paragraphe 2	Article 22, paragraphe 3
-	Article 28, paragraphes 1 et 3
Article 9, paragraphe 3	Article 28, paragraphe 4
Article 9, paragraphe 4	Article 28, paragraphe 5
Article 9, paragraphe 5	–
Article 9, paragraphes 6 et 7	Article 28, paragraphes 6 et 7
Article 10, paragraphes 1 et 2	Article 29, paragraphe 1
Article 10, paragraphe 3	Article 29, paragraphe 2

Directive 2007/46/CE	Le présent règlement
Article 10, paragraphe 4	Article 29, paragraphe 3
Article 11	Article 30, paragraphes 1, 2 et 5 à 8
Article 12, paragraphe 1	Article 31, paragraphe 1
–	Article 31, paragraphe 2
Article 12, paragraphe 2, premier alinéa	Article 31, paragraphe 3
Article 12, paragraphe 2, second alinéa	Article 31, paragraphe 4
–	Article 31, paragraphes 5, 6 et 8
Article 12, paragraphe 3	Article 31, paragraphe 7
–	Article 32
Article 13, paragraphe 1	Article 33, paragraphe 1
Article 13, paragraphe 2	Article 33, paragraphe 2
Article 13, paragraphe 3	Article 33, paragraphes 3 et 4
–	Article 33, paragraphe 5
Article 14, paragraphe 1, et article 15, paragraphe 1	Article 34, paragraphe 1
Article 14, paragraphe 2, et article 15, paragraphe 2	Article 34, paragraphe 2
Article 14, paragraphe 3, et article 15, paragraphe 3	Article 34, paragraphe 3
Article 14, paragraphe 4	Article 34, paragraphe 4
Article 16, paragraphes 1 et 2	Article 27, paragraphe 1
Article 16, paragraphe 3	Article 27, paragraphe 2

Directive 2007/46/CE	Le présent règlement
Article 17, paragraphes 1 à 4	Article 35, paragraphes 2 à 5
Article 18, paragraphes 1 et 3	Article 36, paragraphes 1 et 4
–	Article 36, paragraphe 2
Article 18, paragraphe 2	Article 36, paragraphe 5
–	Article 36, paragraphes 6 et 7
Article 18, paragraphe 4	Article 36, paragraphes 8 et 9
Article 18, paragraphes 5 et 6	Article 36, paragraphe 4
Article 18, paragraphe 7	Article 37, paragraphe 2
Article 18, paragraphe 8	Article 36, paragraphe 3
–	Article 37, paragraphes 1 et 3 à 9
–	Article 38, paragraphe 1
Article 19, paragraphes 1 et 2	Article 38, paragraphe 2
Article 19, paragraphe 3	Article 38, paragraphe 3
Article 20, paragraphe 1	Article 39, paragraphe 1
Article 20, paragraphe 2, partie introductive	Article 39, paragraphe 4
Article 20, paragraphe 2, points a), b) et c)	Article 39, paragraphe 2
Article 20, paragraphe 3	Article 39, paragraphe 5
Article 20, paragraphe 4, premier alinéa	Article 39, paragraphe 3
Article 20, paragraphe 4, deuxième alinéa	Article 39, paragraphe 6

Directive 2007/46/CE	Le présent règlement
Article 20, paragraphe 4, troisième alinéa	Article 39, paragraphe 7
Article 20, paragraphe 5	–
Article 21	Article 40
Article 22	Article 41
Article 23, paragraphe 1	Article 42, paragraphe 1
Article 23, paragraphes 2 et 3	Article 42, paragraphe 2
Article 23, paragraphe 4	Article 42, paragraphe 3
Article 23, paragraphe 5	Article 42, paragraphe 4
–	Article 42, paragraphe 5
Article 23, paragraphe 6, premier alinéa	Article 43, paragraphes 1 et 2
Article 23, paragraphe 6, deuxième alinéa	Article 43, paragraphe 3
Article 23, paragraphe 6, troisième alinéa	Article 43, paragraphe 4
Article 23, paragraphe 7	Article 43, paragraphe 5
–	Article 44
Article 24	Articles 45 et 46
Article 25	Article 47
Article 26, paragraphe 1	Article 48, paragraphe 1
Article 26, paragraphe 2	–
Article 26, paragraphe 3	Article 48, paragraphe 2
Article 27	Article 49

Directive 2007/46/CE	Le présent règlement
Article 28	Article 50
–	Article 51
Article 29, paragraphe 1, premier alinéa	Article 52, paragraphes 1 et 3
–	Article 52, paragraphe 2
–	Article 52, paragraphe 4
Article 29, paragraphe 1, deuxième alinéa	Article 53, paragraphes 1 et 2
–	Article 53, paragraphes 3 et 4
Article 29, paragraphe 2	Article 53, paragraphe 5, premier alinéa
–	Article 53, paragraphe 5, second alinéa, et paragraphes 6 et 8
Article 29, paragraphe 3	Article 53, paragraphe 7
Article 29, paragraphe 4	–
Article 30, paragraphe 1	Article 53, paragraphe 1
Article 30, paragraphe 2, premier alinéa	Article 53, paragraphe 2
Article 30, paragraphe 2, second alinéa	–
Article 30, paragraphe 3	Article 54, paragraphe 1
Article 30, paragraphe 4	Article 54, paragraphes 2 et 3, et paragraphe 4, premier alinéa
Article 30, paragraphe 5	Article 54, paragraphe 4, second alinéa
Article 30, paragraphe 6	Article 54, paragraphe 5
Article 31, paragraphes 1 à 4	Article 55

Directive 2007/46/CE	Le présent règlement
Article 31, paragraphe 5, premier alinéa	Article 56, paragraphe 1
Article 31, paragraphe 5, deuxième et troisième alinéas	Article 56, paragraphe 2
Article 31, paragraphes 6 et 7	–
Article 31, paragraphe 8	Article 56, paragraphe 3
Article 31, paragraphe 9	Article 56, paragraphe 4
–	Article 56, paragraphe 5
Article 31, paragraphe 10	Article 56, paragraphe 6
Article 31, paragraphe 11	–
Article 31, paragraphe 12, premier alinéa	Article 56, paragraphe 7
Article 31, paragraphe 12, second alinéa	–
Article 31, paragraphe 13	–
Article 32	Article 53
Article 33	–
Article 34, paragraphe 1	Article 57, paragraphe 1
Article 34, paragraphe 2	Article 57, paragraphe 2
Article 34, paragraphes 3 et 4	–
Article 35	Article 58
Article 36	–
Article 37	Article 59
Article 38	Article 60

Directive 2007/46/CE	Le présent règlement
–	Article 62
–	Article 64
–	Article 65
–	Article 66
–	Article 67
Article 39	Article 82
Article 40	Article 83
Article 41, paragraphes 1 et 3	Article 68, paragraphe 1
Article 41, paragraphe 2	Article 80, paragraphe 1
Article 41, paragraphe 4	Article 70
Article 41, paragraphe 5	Article 68, paragraphe 2
–	Article 69, paragraphes 3 et 4
Article 41, paragraphe 6	Article 72, paragraphe 1
Article 41, paragraphe 7	Article 72, paragraphes 2 et 3
Article 41, paragraphe 8	Article 68, paragraphe 5
–	Article 69
–	Article 71
Article 42	Article 73
Article 43, paragraphes 1 et 3	Article 74, paragraphe 1
Article 43, paragraphe 2	Article 74, paragraphe 2

Directive 2007/46/CE	Le présent règlement
Article 43, paragraphe 4	Article 75
Article 43, paragraphe 5	Article 74, paragraphe 3
–	Article 76
–	Article 77
–	Article 78
–	Article 79
–	Article 80, paragraphes 2 et 3
–	Article 81
Article 44	Article 89
Article 45	Article 91
Article 46	Article 84
–	Article 85
Article 47	Article 90
Article 48	–
Article 49	Article 88
–	Article 86
–	Article 87
Article 50	Article 91
Article 51	–

Directive 2007/46/CE	Le présent règlement
Annexes I et III	Article 24, paragraphe 4
Annexe II, partie A, points 1 à 1.3.4.	Article 4
Annexe II, partie A, points 2 à 6.2; partie B, partie C, appendices 1 et 2	Annexe I
Annexe IV	Annexe II, parties I et II
Annexe V, appendices 1 et 2	Annexe III
Annexe V, appendice 3	Article 30, paragraphe 3
Annexes VI, VII et VIII	Article 28, paragraphe 3
Annexe IX	Article 36, paragraphe 3
Annexe X	Annexe IV
Annexe XI	Annexe IV, partie III
Annexe XII	Annexe V
Annexe XIII	Annexe VI
Annexe XIV	–
Annexe XV	Annexe VII
Annexe XVI	Annexe VIII
Annexe XVII	Annexe IX
–	Annexe X
Annexe XIX	–
Annexe XX	–
Annexe XXI	Annexe XI