Ce texte constitue seulement un outil de documentation et n'a aucun effet juridique. Les institutions de l'Union déclinent toute responsabilité quant à son contenu. Les versions faisant foi des actes concernés, y compris leurs préambules, sont celles qui ont été publiées au Journal officiel de l'Union européenne et sont disponibles sur EUR-Lex. Ces textes officiels peuvent être consultés directement en cliquant sur les liens qui figurent dans ce document

►**B**

RÈGLEMENT (UE) 2016/1628 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 14 septembre 2016

relatif aux exigences concernant les limites d'émission pour les gaz polluants et les particules polluantes et la réception par type pour les moteurs à combustion interne destinés aux engins mobiles non routiers, modifiant les règlements (UE) nº 1024/2012 et (UE) nº 167/2013 et modifiant et abrogeant la directive 97/68/CE

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

(JO L 252 du 16.9.2016, p. 53)

Modifié par:

		Journal officiel		
		nº	page	date
►**M1**	Règlement (UE) 2020/1040 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2020	L 231	1	17.7.2020

Rectifié par:

►**C1** Rectificatif, JO L 231 du 6.9.2019, p. 29 (2016/1628)

▼B

RÈGLEMENT (UE) 2016/1628 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 14 septembre 2016

relatif aux exigences concernant les limites d'émission pour les gaz polluants et les particules polluantes et la réception par type pour les moteurs à combustion interne destinés aux engins mobiles non routiers, modifiant les règlements (UE) n° 1024/2012 et (UE) n° 167/2013 et modifiant et abrogeant la directive 97/68/CE

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

CHAPITRE I

OBJET, CHAMP D'APPLICATION ET DÉFINITIONS

Article premier

Objet

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

Le présent règlement établit également certaines obligations relatives aux engins mobiles non routiers sur lesquels un moteur visé à l'article 2, paragraphe 1, est en cours d'installation ou a été installé, en ce qui concerne les limites d'émission pour les gaz polluants et les particules polluantes d'un tel moteur.

2. Le présent règlement établit aussi les exigences relatives à la surveillance du marché des moteurs visés à l'article 2, paragraphe 1, qui sont installés ou destinés à être installés sur des engins mobiles non routiers et qui font l'objet d'une réception UE par type.

Article 2

Champ d'application

1. Le présent règlement s'applique à tous les moteurs relevant des catégories définies à l'article 4, paragraphe 1, qui sont installés ou destinés à être installés sur des engins mobiles non routiers et, dans la mesure où les limites d'émission pour les gaz polluants et les particules polluantes de ces moteurs sont concernées, à ces engins mobiles non routiers.

2. Le présent règlement ne s'applique pas aux moteurs destinés:

a) à la propulsion des véhicules visés à l'article 2, paragraphe 1, de la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil [1];

b) à la propulsion des tracteurs agricoles et forestiers définis à l'article 3, point 8), du règlement (UE) n° 167/2013;

[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).

▼B

c) à la propulsion des véhicules visés à l'article 2, paragraphe 1, du règlement (UE) n° 168/2013 du Parlement européen et du Conseil ([1]);

d) aux engins fixes;

e) aux navires de mer requérant un certificat de navigation maritime ou de sécurité valide;

f) aux bâtiments définis dans la directive (UE) 2016/1629 du Parlement européen et du Conseil ([2]) et ne relevant pas de son champ d'application;

g) à la propulsion, ou à des fins auxiliaires, des bateaux de navigation intérieure dont la puissance nette est inférieure à 19 kW;

h) aux bateaux définis à l'article 3, point 1), de la directive 2013/53/UE du Parlement européen et du Conseil ([3]);

i) aux aéronefs définis à l'article 2, point a), du règlement (UE) n° 1321/2014 de la Commission ([4]);

j) aux véhicules de loisirs, à l'exception des motoneiges, des véhicules tout-terrain et des véhicules côte à côte;

k) aux véhicules et engins servant exclusivement ou destinés à servir exclusivement aux compétitions;

l) aux pompes à usage incendie portables définies et visées par la norme européenne relative aux pompes à usage incendie portables ([5]);

m) aux modèles ou répliques à échelle réduite de véhicules ou d'engins qui sont construits, à des fins récréatives, à une échelle plus petite que l'original et dont la puissance nette est inférieure à 19 kW.

Article 3

Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

1) «engin mobile non routier», toute machine mobile, tout équipement transportable ou tout véhicule, pourvu ou non d'une carrosserie ou de roues, non destiné au transport routier de passagers ou de marchandises, y compris tout engin installé sur le châssis de véhicules destinés au transport routier de passagers ou de marchandises;

([1]) 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).

([2]) Directive (UE) 2016/1629 du Parlement européen et du Conseil du 14 septembre 2016 établissant les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure, modifiant la directive 2009/100/CE et abrogeant la directive 2006/87/CE (voir page 118 du présent Journal officiel).

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

([4]) Règlement (UE) n° 1321/2014 de la Commission du 26 novembre 2014 relatif au maintien de la navigabilité des aéronefs et des produits, pièces et équipements aéronautiques, et relatif à l'agrément des organismes et des personnels participant à ces tâches (JO L 362 du 17.12.2014, p. 1).

([5]) Norme européenne EN 14466+A1: 2009 (Pompes à usage incendie — Motopompes portables — Prescriptions de sécurité et de performance, essais).

▼B

2) «réception UE par type», la procédure par laquelle une autorité compétente en matière de réception certifie qu'un type de moteurs ou une famille de moteurs satisfait aux dispositions administratives et aux exigences techniques applicables du présent règlement;

3) «gaz polluants», les polluants suivants à l'état gazeux émis par un moteur: le monoxyde de carbone (CO), les hydrocarbures totaux (HC) et les oxydes d'azote (NO_x); NO_x étant constitués de l'oxyde nitrique (NO) et du dioxyde d'azote (NO_2), exprimés en équivalent NO_2;

4) «particules» ou «PM», la masse de toute matière présente dans les gaz émis par un moteur qui est recueillie sur un filtre de caractéristiques spécifiées après dilution des gaz avec de l'air filtré propre de sorte que la température ne dépasse pas 325 K (52 °C);

5) «nombre de particules» ou «PN», le nombre de particules solides d'un diamètre supérieur à 23 nm émises par un moteur;

6) «particules polluantes», toute matière émise par un moteur qui se mesure en PM ou PN;

7) «moteur à combustion interne» ou «moteur», un convertisseur d'énergie autre qu'une turbine à gaz conçu pour transformer l'énergie chimique (absorbée) en énergie mécanique (délivrée) grâce à un processus de combustion interne; cela inclut, où ils ont été installés, le système de contrôle des émissions et l'interface de communication (matérielle et messages) entre la ou les unités de commande électronique du moteur et toute autre unité de commande du groupe motopropulseur ou de l'engin mobile non routier nécessaire pour satisfaire aux exigences des chapitres II et III;

8) «type de moteurs», un groupe de moteurs ne présentant pas entre eux de différences en ce qui concerne les caractéristiques essentielles;

9) «famille de moteurs», un groupe de types de moteurs d'un constructeur qui, de par leur conception, possèdent des caractéristiques communes en ce qui concerne les émissions de gaz d'échappement et respectent les valeurs limites d'émission applicables;

10) «moteur parent», un type de moteurs sélectionné dans une famille de moteurs de telle manière que ses caractéristiques d'émission soient représentatives de cette famille;

11) «moteur de remplacement», un moteur:

   a) utilisé exclusivement pour remplacer un moteur déjà mis sur le marché et installé sur un engin mobile non routier; et

   b) conforme à une phase d'émission inférieure à celle applicable à la date de remplacement du moteur;

12) «moteur en service», un moteur fonctionnant dans un engin mobile non routier selon ses modes, conditions et charges de fonctionnement normaux et utilisé pour réaliser les essais de surveillance des émissions visés à l'article 19;

▼B

13) «moteur APC», un moteur qui fonctionne selon le principe de l'allumage par compression (APC);

14) «moteur AC», un moteur qui fonctionne selon le principe de l'allumage commandé (AC) par étincelle;

15) «moteur AC portatif», un moteur AC dont la puissance de référence est inférieure à 19 kW et qui est utilisé dans un équipement qui répond à au moins une des conditions suivantes:

a) il est porté par l'opérateur pendant l'exécution de la ou des fonctions pour lesquelles il est conçu;

b) il fonctionne dans des positions multiples, par exemple en position renversée ou de côté, pour exécuter la ou les fonctions pour lesquelles il est conçu;

c) son poids à sec, y compris le moteur, est inférieur à 20 kg et satisfait à au moins une des conditions suivantes:

i) l'opérateur tient ou porte l'équipement pendant l'exécution de la ou des fonctions pour lesquelles il est conçu;

ii) l'opérateur tient ou pilote l'équipement pendant l'exécution de la ou des fonctions pour lesquelles il est conçu;

iii) il est utilisé dans un générateur ou une pompe;

16) «carburant liquide», un carburant qui existe à l'état liquide dans des conditions ambiantes normales (298 K, pression ambiante absolue de 101,3 kPa);

17) «carburant gazeux», tout carburant qui existe à l'état totalement gazeux dans des conditions ambiantes normales (298 K, pression ambiante absolue de 101,3 kPa);

18) «moteur bicarburant», un moteur conçu pour fonctionner simultanément avec un carburant liquide et un carburant gazeux, chacun possédant son propre circuit d'alimentation, et dans lequel la quantité consommée d'un carburant par rapport à l'autre peut varier selon les conditions de fonctionnement;

19) «moteur monocarburant», un moteur autre qu'un moteur bicarburant;

20) «pouvoir énergétique relatif du gaz» (GER), dans le cas d'un moteur bicarburant, le rapport entre le contenu énergétique du carburant gazeux et le contenu énergétique global des deux carburants; dans le cas d'un moteur monocarburant, le GER est défini comme étant égal à 1 ou à 0 en fonction du type de carburant;

21) «moteur à régime constant», un moteur pour lequel la réception UE par type est limitée au fonctionnement à régime constant, à l'exclusion des moteurs dont la fonction de régime constant a été neutralisée ou supprimée; un tel moteur peut être équipé d'un régime de ralenti pouvant être utilisé au démarrage ou à l'arrêt et peut être équipé d'un régulateur pouvant être réglé à un régime alternatif lorsque le moteur est à l'arrêt;

▼B

22) «moteur à régime variable», un moteur autre qu'un moteur à régime constant;

23) «fonctionnement à régime constant», le fonctionnement d'un moteur qui maintient automatiquement un régime constant par la présence d'un régulateur qui adapte la demande de l'opérateur pour maintenir le régime du moteur, même en conditions de charge changeantes;

24) «moteur auxiliaire», un moteur installé ou destiné à être installé dans un engin mobile non routier et qui n'est pas destiné directement ou indirectement à la propulsion;

25) «puissance nette», la puissance en kW du moteur recueillie au banc d'essai, en bout de vilebrequin ou de l'organe équivalent, mesurée conformément à la méthode de mesure de la puissance des moteurs à combustion interne définie dans le règlement n° 120 de la CEE-ONU en utilisant un carburant ou une combinaison de carburants de référence visé à l'article 25, paragraphe 2;

26) «puissance de référence», la puissance nette qui est utilisée pour déterminer les valeurs limites d'émission applicables au moteur;

27) «puissance nette nominale», la puissance nette en kW du moteur déclarée par le constructeur au régime nominal;

28) «puissance nette maximale», la valeur maximale de la puissance nette sur la courbe de puissance à pleine charge nominale pour le type de moteurs concerné;

29) «régime nominal», le régime maximal à pleine charge permis par le régulateur d'un moteur, tel que défini par le constructeur, ou, en l'absence de régulateur, le régime auquel le moteur atteint sa puissance nette maximale, tel qu'il est spécifié par le constructeur;

30) «date de production du moteur», la date, exprimée en mois et année, à laquelle le moteur subit avec succès le dernier contrôle après avoir quitté la chaîne de production et est prêt à être livré ou mis en stock;

31) «période de transition», les vingt-quatre premiers mois suivant les dates de mise sur le marché des moteurs de la phase V énoncées à l'annexe III;

32) «moteur de transition», un moteur dont la date de production est antérieure aux dates, énoncées à l'annexe III, de mise sur le marché de moteurs de la phase V et qui:

   a) respecte les limites d'émission applicables les plus récentes définies dans la législation pertinente applicable le 5 octobre 2016; ou

   b) correspond à une plage de puissance ou est utilisé ou destiné à être utilisé dans une application qui n'était pas soumise aux limites d'émission polluantes ni à la réception par type au niveau de l'Union le 5 octobre 2016;

▼B

33) «date de production de l'engin mobile non routier», le mois et l'année indiqués sur le marquage réglementaire de l'engin ou, en l'absence de marquage réglementaire, le mois et l'année au cours desquels il subit avec succès le dernier contrôle après avoir quitté la chaîne de production;

34) «bateau de navigation intérieure», un bâtiment relevant du champ d'application de la directive (UE) 2016/1629;

35) «groupe électrogène», un engin mobile non routier indépendant qui ne fait pas partie d'un groupe motopropulseur, essentiellement destiné à produire de l'électricité;

36) «engin fixe», un engin qui est destiné à être installé de façon permanente à un endroit lors de sa première utilisation et qui n'est pas destiné à être déplacé, par route ou autrement, hormis durant son transport du lieu de construction au lieu de première installation;

37) «installé de façon permanente», vissé, ou autrement fixé de façon efficace de sorte qu'il ne puisse pas être enlevé sans l'usage d'outils ou d'équipements, à une base ou toute autre entrave obligeant le moteur à fonctionner en un seul endroit dans un bâtiment, une structure, un établissement ou une installation;

38) «motoneige», un engin autopropulsé qui est destiné à circuler hors route essentiellement sur la neige, qui est propulsé par des chenilles en contact avec la neige et dirigé par un ou plusieurs skis en contact avec la neige, et dont la masse à vide maximale en ordre de marche est de 454 kg (y compris l'équipement standard, le liquide de refroidissement, les lubrifiants, le carburant et les outils mais à l'exclusion des accessoires optionnels et du conducteur);

39) «véhicule tout-terrain» ou «VTT», un véhicule motorisé, propulsé par un moteur, destiné essentiellement à circuler sur des surfaces sans revêtement sur quatre roues ou davantage, avec des pneumatiques à faible pression, et possédant uniquement une selle pour le conducteur ou une selle pour le conducteur et un siège destiné à un seul passager, ainsi qu'un guidon pour le pilotage;

40) «véhicule côte à côte», un véhicule autopropulsé, contrôlé par l'opérateur et non articulé destiné essentiellement à circuler sur des surfaces sans revêtement sur quatre roues ou davantage, dont la masse à vide minimale en ordre de marche est de 300 kg (y compris l'équipement standard, le liquide de refroidissement, les lubrifiants, le carburant et les outils mais à l'exclusion des accessoires optionnels et du conducteur) et la vitesse maximale par construction est égale ou supérieure à 25 km/h; un tel véhicule est aussi conçu pour transporter des personnes et/ou des marchandises et/ou pour tirer et pousser du matériel, est dirigé par une commande autre qu'un guidon, est destiné à des fins récréatives ou utilitaires et ne peut transporter plus de six personnes, y compris le conducteur, assises côte à côte sur un ou plusieurs sièges autres que des selles;

▼B

41) «véhicule ferroviaire», un engin mobile non routier qui fonctionne uniquement sur des voies de chemin de fer;

42) «locomotive», un véhicule ferroviaire conçu pour assurer, directement par ses propres roues ou indirectement par les roues d'autres véhicules ferroviaires, la traction nécessaire pour s'autopropulser et propulser d'autres véhicules ferroviaires qui sont destinés à transporter des marchandises, des passagers et d'autres équipements, n'étant lui-même pas destiné à transporter des marchandises ou des passagers autres que ceux assurant son fonctionnement ou conçu à cette fin;

43) «autorail», un véhicule ferroviaire conçu pour assurer, directement par ses propres roues ou indirectement par les roues d'autres véhicules ferroviaires, la traction nécessaire pour s'autopropulser, et qui est spécifiquement destiné à transporter des marchandises et/ou des passagers, et n'est pas une locomotive;

44) «véhicule ferroviaire auxiliaire», un véhicule ferroviaire qui n'est ni un autorail ni une locomotive, y compris, mais sans s'y restreindre, un véhicule ferroviaire spécifiquement conçu pour effectuer des travaux de maintenance ou de construction ou des opérations de levage sur la voie ferrée ou d'autres infrastructures ferroviaires;

45) «grue mobile», un appareil automoteur de levage à flèche capable de se déplacer sur route et/ou hors route, qui demeure stable sous l'influence de la gravité et qui fonctionne sur pneumatiques, sur chenilles ou avec d'autres moyens assurant sa mobilité;

46) «fraise à neige», un engin automoteur conçu exclusivement pour déblayer la neige accumulée sur une surface pavée en la ramassant et en la projetant ensuite à distance par un conduit d'éjection;

47) «mise à disposition sur le marché», toute fourniture d'un moteur ou d'un engin mobile non routier destiné à être distribué ou utilisé sur le marché de l'Union dans le cadre d'une activité commerciale, à titre onéreux ou gratuit;

48) «mise sur le marché», la première mise à disposition sur le marché de l'Union d'un moteur ou d'un engin mobile non routier;

49) «constructeur», toute personne physique ou morale responsable, devant l'autorité compétente en matière de réception, de tous les aspects du processus de réception UE par type ou d'autorisation du moteur ainsi que de la conformité de la production du moteur et qui est également responsable des questions de surveillance du marché en ce qui concerne les moteurs produits, que cette personne intervienne ou non directement à toutes les étapes de la conception et de la construction du moteur soumis à réception UE par type;

50) «mandataire du constructeur» ou «mandataire», toute personne physique ou morale établie dans l'Union que le constructeur mandate dûment par écrit pour le représenter dans les domaines liés à l'autorité compétente en matière de réception ou à l'autorité chargée de la surveillance du marché et pour agir pour son compte dans les domaines relevant du présent règlement;

▼B

51) «importateur», toute personne physique ou morale établie dans l'Union qui met sur le marché un moteur provenant d'un pays tiers, que le moteur soit ou non déjà installé sur un engin mobile non routier;

52) «distributeur», toute personne physique ou morale faisant partie de la chaîne d'approvisionnement, autre que le constructeur ou l'importateur, qui met un moteur à disposition sur le marché;

53) «opérateur économique», le constructeur, le mandataire du constructeur, l'importateur ou le distributeur;

54) «fabricant d'équipements d'origine» ou «FEO», toute personne physique ou morale qui construit des engins mobiles non routiers;

55) «autorité compétente en matière de réception», l'autorité d'un État membre mise en place ou désignée par un État membre et notifiée à la Commission par celui-ci, qui est compétente pour:

a) tous les aspects de la réception UE par type d'un type de moteurs ou d'une famille de moteurs;

b) le processus d'autorisation;

c) accorder et, le cas échéant, retirer ou refuser la réception UE par type et délivrer des certificats de réception UE par type;

d) la liaison avec les autorités compétentes en matière de réception des autres États membres;

e) la désignation des services techniques; et

f) veiller à ce que le constructeur s'acquitte de ses obligations en matière de conformité de la production;

56) «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, au nom de l'autorité compétente en matière de réception, ou l'autorité elle-même lorsqu'elle exerce ces fonctions;

57) «surveillance du marché», les activités menées et les mesures prises par les autorités nationales pour garantir que les moteurs mis à disposition sur le marché sont conformes à la législation d'harmonisation pertinente de l'Union;

58) «autorité chargée de la surveillance du marché», une autorité d'un État membre qui est responsable de la réalisation de la surveillance du marché sur son territoire;

59) «autorité nationale», une autorité compétente en matière de réception ou toute autre autorité qui intervient, pour les moteurs destinés à être installés sur les engins mobiles non routiers ou pour les engins mobiles non routiers sur lesquels des moteurs sont installés, dans la surveillance du marché, le contrôle aux frontières ou la mise sur le marché dans un État membre, et est responsable de ces tâches;

▼B

60) «utilisateur final», toute personne physique ou morale, autre que le constructeur, le FEO, l'importateur ou le distributeur, qui est responsable du fonctionnement du moteur installé sur un engin mobile non routier;

61) «stratégie de limitation des émissions», un élément ou un ensemble d'éléments de conception faisant partie de la conception générale d'un moteur ou d'un engin mobile non routier sur lequel un moteur est installé, et servant à limiter les émissions;

62) «système de contrôle des émissions», tout dispositif, système ou élément de conception qui limite ou réduit les émissions;

63) «stratégie d'invalidation», une stratégie de limitation des émissions qui réduit l'efficacité des systèmes de contrôle des émissions dans les conditions ambiantes ou de fonctionnement du moteur rencontrées soit durant le fonctionnement normal de l'engin, soit en dehors des procédures d'essai de réception UE par type;

64) «unité de commande électronique», un dispositif électronique d'un moteur qui fait partie du système de contrôle des émissions et qui se sert des données des capteurs du moteur pour gérer les paramètres de celui-ci;

65) «recirculation des gaz d'échappement» ou «EGR», un dispositif technique qui fait partie du système de contrôle des émissions et qui réduit les émissions en renvoyant les gaz d'échappement expulsés de la ou des chambres de combustion dans le flux d'air d'admission avant ou pendant la combustion, à l'exception du recours au calage de distribution pour augmenter la quantité de gaz d'échappement résiduels dans la ou les chambres de combustion qui est mélangée avec l'air entrant avant ou pendant la combustion;

66) «système de post-traitement des gaz d'échappement», un catalyseur, un filtre à particules, un système de réduction des NO_x, un système combiné de filtre à particules et de réduction des NO_x ou tout autre dispositif de réduction des émissions, à l'exception des systèmes de recirculation des gaz d'échappement et des turbocompresseurs, qui fait partie du système de contrôle des émissions mais qui est installé en aval de la lumière d'échappement;

67) «falsification», la désactivation, l'adaptation ou la modification du système de contrôle des émissions, y compris tout logiciel ou autre élément de commande logique de ce système, ayant pour conséquence, volontaire ou non, de diminuer les performances du moteur en matière d'émissions;

68) «cycle d'essai», une suite de points d'essai, correspondant chacun à un régime et à un couple précis, devant être appliqués avec le moteur en phase d'essai en conditions de fonctionnement stationnaires ou transitoires;

69) «cycle d'essai en conditions stationnaires», un cycle d'essai dans lequel le régime et le couple moteur sont maintenus dans un ensemble fini de valeurs nominalement constantes; les essais en conditions stationnaires sont des essais en mode discret ou des essais à modes raccordés (avec rampe de transition);

70) «cycle d'essai en conditions transitoires», un cycle d'essai comportant une séquence de valeurs normalisées de régime et de couple présentant des variations seconde par seconde dans le temps;

▼B

71) «carter», les espaces fermés à l'intérieur ou à l'extérieur d'un moteur qui sont reliés au carter d'huile par des conduits internes ou externes par lesquels les gaz et les vapeurs peuvent s'échapper;

72) «régénération», un événement au cours duquel les niveaux d'émissions changent pendant que l'efficacité du système de post-traitement des gaz d'échappement se rétablit par un processus prévu par le constructeur et qui peut être qualifié de régénération continue ou de régénération peu fréquente (périodique);

73) «période de durabilité des caractéristiques d'émission» ou «EDP», le nombre d'heures utilisé ou, le cas échéant, la distance pour déterminer les facteurs de détérioration;

74) «facteurs de détérioration», la série de facteurs qui indiquent le lien entre les émissions en début et en fin de période de durabilité des caractéristiques d'émission;

75) «essai virtuel», des simulations informatiques, y compris des calculs, visant à démontrer le niveau de performance d'un moteur afin de faciliter la prise de décision sans qu'il soit nécessaire d'avoir recours à un moteur physique.

Article 4

Catégories de moteurs

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

1) «catégorie NRE»:

   a) les moteurs pour engins mobiles non routiers destinés et propres à se déplacer ou à être déplacés, par route ou autrement, qui ne sont pas exclus en vertu de l'article 2, paragraphe 2, et ne sont inclus dans aucune des autres catégories définies aux points 2) à 10) du présent paragraphe;

   b) les moteurs dont la puissance de référence est inférieure à 560 kW et qui sont utilisés en lieu et place des moteurs de la phase V de catégories IWP, IWA, RLL ou RLR;

2) «catégorie NRG»: les moteurs dont la puissance de référence est supérieure à 560 kW et qui sont exclusivement destinés à être utilisés dans des groupes électrogènes. Les moteurs destinés aux groupes électrogènes autres que ceux présentant ces caractéristiques sont inclus dans les catégories NRE ou NRS, en fonction de leurs caractéristiques;

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

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

5) «catégorie IWP»:

   a) les moteurs exclusivement destinés à être utilisés dans des bateaux de navigation intérieure, servant à leur propulsion directe ou indirecte, ou destinés à leur propulsion directe ou indirecte, et dont la puissance de référence est égale ou supérieure à 19 kW;

▼B

b) les moteurs qui sont utilisés en lieu et place des moteurs de catégorie IWA, à condition qu'ils respectent l'article 24, paragraphe 8;

6) «catégorie IWA»: les moteurs auxiliaires exclusivement destinés à être utilisés dans des bateaux de navigation intérieure et dont la puissance de référence est égale ou supérieure à 19 kW;

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

8) «catégorie RLR»:

a) les moteurs exclusivement destinés à être utilisés dans des autorails, servant à leur propulsion ou destinés à leur propulsion;

b) les moteurs utilisés en lieu et place des moteurs de la phase V de catégorie RLL;

9) «catégorie SMB»: les moteurs AC exclusivement destinés à être utilisés dans des motoneiges; les moteurs destinés aux motoneiges autres que les moteurs AC sont inclus dans la catégorie NRE;

10) «catégorie ATS»: les moteurs AC exclusivement destinés à être utilisés dans des VTT et des véhicules côte à côte; les moteurs destinés aux VTT et aux véhicules côte à côte autres que les moteurs AC sont inclus dans la catégorie NRE.

2. Un moteur à régime variable d'une catégorie spécifique peut être utilisé en lieu et place d'un moteur à régime constant de la même catégorie.

Les moteurs à régime variable de catégorie IWP utilisés pour un fonctionnement à régime constant satisfont en outre à l'article 24, paragraphe 7 ou 8, selon le cas.

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

CHAPITRE II

OBLIGATIONS GÉNÉRALES

Article 5

Obligations des États membres

1. Les États membres mettent en place ou désignent des autorités compétentes en matière de réception ainsi que des autorités chargées de la surveillance du marché conformément au présent règlement.

2. Les États membres notifient à la Commission la mise en place et la désignation des autorités compétentes en matière de réception et des autorités chargées de la surveillance du marché visées au paragraphe 1, y compris leur nom, leurs adresses postale et électronique et leur domaine de compétence. La Commission publie sur son site internet la liste et les coordonnées des autorités compétentes en matière de réception.

▼B

3. Les États membres autorisent uniquement la mise sur le marché:

a) de moteurs, qu'ils soient ou non déjà installés sur des engins mobiles non routiers, qui sont couverts par une réception UE par type valide accordée conformément au présent règlement; et

b) d'engins mobiles non routiers sur lesquels sont installés des moteurs visés au point a).

4. Les États membres ne peuvent interdire, restreindre ou entraver la mise sur le marché:

a) de moteurs pour des motifs liés à des aspects de leur construction et de leur fonctionnement relevant du présent règlement, si ces moteurs répondent aux exigences de celui-ci;

b) d'engins mobiles non routiers pour des motifs liés aux émissions de gaz polluants et de particules polluantes provenant des moteurs installés sur ces engins, lorsque ces moteurs relèvent du champ d'application du présent règlement et répondent aux exigences de celui-ci.

5. Les États membres organisent et réalisent la surveillance du marché et le contrôle des moteurs sur le marché conformément au chapitre III du règlement (CE) n° 765/2008.

Article 6

Obligations des autorités compétentes en matière de réception

1. Les autorités compétentes en matière de réception veillent à ce que les constructeurs demandant une réception UE par type satisfassent au présent règlement.

2. Les autorités compétentes en matière de réception n'accordent la réception UE par type qu'aux types de moteurs ou familles de moteurs qui sont conformes au présent règlement.

3. Les autorités compétentes en matière de réception rendent public, au moyen de l'IMI, un registre de tous les types de moteurs et familles de moteurs pour lesquels des réceptions UE par type ont été accordées, ont été étendues ou ont été retirées, ou concernant lesquels une demande de réception UE par type a été rejetée.

Ce registre contient au moins les informations suivantes:

a) les nom et adresse du constructeur et le nom de la société, s'ils diffèrent;

b) le ou les noms commerciaux ou la ou les marques, selon le cas, du constructeur;

c) la mention des types de moteurs couverts par la réception UE par type du type de moteurs ou, le cas échéant, par la réception UE par type de la famille de moteurs;

d) la catégorie de moteurs;

▼B

e) le numéro de la réception UE par type, y compris le numéro de toute extension;

f) la date à laquelle la réception UE par type a été accordée, étendue, refusée ou retirée; et

g) le contenu des sections «Informations générales relatives au moteur» et «Résultat d'émissions final» du rapport d'essai visé à l'article 24, paragraphe 12.

Article 7

Obligations des autorités chargées de la surveillance du marché

1. Les autorités chargées de la surveillance du marché effectuent des contrôles documentaires et, le cas échéant, des contrôles physiques et de laboratoire des moteurs, sur une échelle suffisante et sur la base d'un pourcentage adéquat d'échantillons. À cette fin, elles prennent en considération les principes établis d'évaluation des risques, les plaintes éventuelles et toutes autres informations pertinentes.

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

Article 8

Obligations générales des constructeurs

1. Les constructeurs s'assurent que, lorsque leurs moteurs sont mis sur le marché, ils sont construits et réceptionnés conformément au présent règlement.

2. Lorsque les constructeurs modifient un moteur faisant l'objet d'une réception UE par type de façon telle qu'il doit ensuite être classé dans une catégorie ou sous-catégorie différente, ils sont tenus de veiller à ce que ce moteur soit conforme aux exigences applicables à ladite catégorie ou sous-catégorie.

Lorsqu'une personne morale modifie un moteur de façon telle qu'il ne respecte plus les limites d'émission qui lui sont applicables en fonction de sa catégorie ou sous-catégorie, elle est considérée comme étant tenue de rétablir le respect desdites limites d'émission.

3. Les constructeurs sont responsables, devant l'autorité compétente en matière de réception, de tous les aspects du processus de réception UE par type et de la conformité de la production, qu'ils interviennent ou non directement à toutes les étapes de la construction d'un moteur.

4. Les constructeurs veillent à ce que des procédures soient en place afin que la production en série reste conforme au type réceptionné et que la surveillance des émissions des moteurs en service soit assurée conformément à l'article 19.

Les modifications de la conception ou des caractéristiques d'un type de moteurs ainsi que les modifications des exigences auxquelles un type de moteurs est déclaré conforme sont prises en considération conformément au chapitre VI.

▼B

5. Outre le marquage réglementaire visé à l'article 32, les constructeurs indiquent, sur les moteurs qu'ils ont produits et qu'ils mettent sur le marché ou, lorsque ce n'est pas possible, dans un document accompagnant le moteur, leur nom, leur raison sociale ou leur marque déposée et l'adresse dans l'Union à laquelle ils peuvent être contactés.

6. Sur demande motivée, les constructeurs fournissent au FEO un duplicata du marquage réglementaire visé à l'article 15, paragraphe 4.

7. Les constructeurs s'assurent que, lorsqu'un moteur est sous leur responsabilité, les conditions de stockage ou de transport ne compromettent pas sa conformité au présent chapitre et au chapitre III.

8. Les constructeurs tiennent le certificat de réception UE par type accompagné de ses annexes, tel qu'il est visé à l'article 23, paragraphe 1, et, le cas échéant, une copie de la déclaration de conformité visée à l'article 31 à la disposition des autorités compétentes en matière de réception pendant une période de dix ans après la mise sur le marché d'un moteur.

9. Sur demande motivée, et par l'intermédiaire de l'autorité compétente en matière de réception, les constructeurs fournissent aux autorités nationales une copie du certificat de réception UE par type d'un moteur. Cette copie est établie dans une langue qui peut être aisément comprise par l'autorité nationale requérante.

10. Aux fins de la réception UE par type des moteurs, tout constructeur établi en dehors de l'Union désigne un mandataire unique établi dans l'Union pour le représenter auprès des autorités compétentes en matière de réception.

11. Aux fins de la surveillance du marché, tout constructeur établi en dehors de l'Union désigne un mandataire unique établi dans l'Union, qui peut être le mandataire visé au paragraphe 10.

Article 9

Obligations des constructeurs concernant les moteurs non conformes

1. Un constructeur qui a des raisons de croire ou considère que l'un de ses moteurs mis sur le marché n'est pas conforme au présent règlement procède immédiatement à une enquête sur la nature de la non-conformité présumée et de son ampleur probable.

Sur la base des résultats de l'enquête, le constructeur prend des mesures correctives afin de s'assurer que les moteurs en production soient mis en conformité en temps utile avec le type de moteurs ou la famille de moteurs réceptionné.

▼B

Le constructeur informe immédiatement l'autorité compétente en matière de réception qui a accordé la réception UE par type de l'enquête, en fournissant des précisions, notamment, sur la non-conformité et sur toute mesure corrective prise.

2. Nonobstant le paragraphe 1, un constructeur n'est pas tenu de prendre des mesures correctives pour un moteur qui n'est pas conforme au présent règlement en raison de modifications apportées après sa mise sur le marché et qu'il n'a pas autorisées.

Article 10

Obligations des mandataires du constructeur pour la surveillance du marché

Les mandataires du constructeur pour la surveillance du marché exécutent au moins les tâches suivantes, qui sont précisées dans le mandat écrit reçu du constructeur:

a) ils veillent à ce que le certificat de réception UE par type accompagné de ses annexes, tel qu'il est visé à l'article 23, paragraphe 1, et, le cas échéant, une copie de la déclaration de conformité visée à l'article 31 puissent être mis à la disposition des autorités compétentes en matière de réception pendant une période de dix ans suivant la mise sur le marché d'un moteur;

b) sur demande motivée, ils fournissent à l'autorité compétente en matière de réception toutes les informations et la documentation nécessaires pour démontrer la conformité de la production d'un moteur;

c) ils coopèrent avec les autorités compétentes en matière de réception et les autorités chargées de la surveillance du marché, à leur demande, en ce qui concerne toute mesure prise en vertu du mandat.

Article 11

Obligations générales des importateurs

1. Les importateurs ne mettent sur le marché que des moteurs conformes ayant obtenu la réception UE par type.

2. Avant la mise sur le marché d'un moteur ayant fait l'objet d'une réception UE par type, les importateurs s'assurent que:

a) le certificat de réception UE par type accompagné de ses annexes, tel qu'il est visé à l'article 23, paragraphe 1, est disponible;

b) le moteur porte le marquage réglementaire visé à l'article 32;

c) le moteur est conforme à l'article 8, paragraphe 5.

3. Pendant une période de dix ans suivant la mise sur le marché du moteur, les importateurs tiennent, le cas échéant, une copie de la déclaration de conformité visée à l'article 31 à la disposition des autorités compétentes en matière de réception et des autorités chargées de la surveillance du marché et veillent à ce que le certificat de réception UE par type accompagné de ses annexes, tel qu'il est visé à l'article 23, paragraphe 1, puisse être mis à la disposition de ces autorités, sur demande.

▼B

4. Les importateurs indiquent, sur le moteur ou, lorsque ce n'est pas possible, dans un document accompagnant le moteur, leur nom, leur raison sociale ou leur marque déposée et l'adresse à laquelle ils peuvent être contactés.

5. Les importateurs veillent à ce que le moteur soit accompagné des informations et des instructions visées à l'article 43.

6. Les importateurs s'assurent que, lorsqu'un moteur est sous leur responsabilité, les conditions de stockage ou de transport ne compromettent pas sa conformité aux dispositions du présent chapitre ou du chapitre III.

7. Sur demande motivée, les importateurs fournissent à une autorité nationale requérante toutes les informations et la documentation nécessaires pour démontrer la conformité d'un moteur. Ces informations et cette documentation sont établies dans une langue qui peut être aisément comprise par l'autorité nationale requérante.

Article 12

Obligations des importateurs concernant les moteurs non conformes

1. Un importateur qui a des raisons de croire ou considère qu'un moteur n'est pas conforme au présent règlement, et notamment qu'il ne correspond pas à la réception UE par type, s'abstient de le mettre sur le marché jusqu'à ce qu'il ait été mis en conformité.

L'importateur en informe, sans retard indu, le constructeur et les autorités chargées de la surveillance du marché, ainsi que l'autorité compétente en matière de réception qui a accordé la réception UE par type.

2. Un importateur qui a des raisons de croire ou considère qu'un moteur qu'il a mis sur le marché n'est pas conforme au présent règlement procède immédiatement à une enquête sur la nature de la non-conformité soupçonnée et la probabilité qu'elle se produise.

Sur la base des résultats de l'enquête, l'importateur prend des mesures correctives et en informe le constructeur afin de s'assurer que les moteurs en production soient mis en conformité en temps utile avec le type de moteurs ou la famille de moteurs réceptionné.

Article 13

Obligations générales des distributeurs

1. Lorsqu'ils mettent un moteur à disposition sur le marché, les distributeurs agissent avec la diligence requise en ce qui concerne les exigences du présent règlement.

2. Avant de mettre un moteur à disposition sur le marché, les distributeurs vérifient que:

a) le constructeur a respecté l'article 8, paragraphe 5;

b) le cas échéant, l'importateur a respecté l'article 11, paragraphes 2 et 4;

▼B

c) le moteur porte le marquage réglementaire visé à l'article 32;

d) les informations et les instructions visées à l'article 43 sont disponibles dans une langue qui peut être aisément comprise par le FEO.

3. Les distributeurs s'assurent que, lorsqu'un moteur est sous leur responsabilité, les conditions de stockage ou de transport ne compromettent pas sa conformité au présent chapitre ou au chapitre III.

4. Sur demande motivée, les distributeurs s'assurent que le constructeur fournit à l'autorité nationale requérante les documents précisés à l'article 8, paragraphe 8, ou que l'importateur fournit à cette même autorité les documents précisés à l'article 11, paragraphe 3.

Article 14

Obligations des distributeurs concernant les moteurs non conformes

1. Le distributeur qui a des raisons de croire ou considère qu'un moteur n'est pas conforme au présent règlement s'abstient de le mettre à disposition sur le marché jusqu'à ce qu'il ait été mis en conformité.

2. Le distributeur informe le constructeur ou le mandataire du constructeur s'il a des raisons de croire ou considère qu'un moteur qu'il a mis à disposition sur le marché n'est pas conforme au présent règlement, afin d'assurer que les mesures correctives nécessaires pour mettre les moteurs en production en conformité avec le type de moteurs ou la famille de moteurs réceptionné sont prises conformément à l'article 9 ou 12.

Article 15

Obligations des FEO concernant l'installation de moteurs

1. Les FEO installent des moteurs ayant fait l'objet d'une réception UE par type sur des engins mobiles non routiers conformément aux instructions communiquées par le constructeur en vertu de l'article 43, paragraphe 2, et de manière à ne pas affecter les performances des moteurs en matière d'émissions de gaz polluants et de particules polluantes.

2. Lorsqu'un FEO ne suit pas les instructions visées au paragraphe 1 du présent article ou modifie un moteur au cours de son installation sur un engin mobile non routier d'une manière qui affecte les performances du moteur en matière d'émissions de gaz polluants et de particules polluantes, il est considéré comme un constructeur aux fins du présent règlement et, en particulier, est soumis aux obligations énoncées aux articles 8 et 9.

3. Les FEO n'installent des moteurs ayant fait l'objet d'une réception UE par type sur des engins mobiles non routiers qu'aux fins des types d'utilisation exclusive prévus à l'article 4.

▼B

4. Lorsque le marquage réglementaire du moteur visé à l'article 32 n'est pas visible sans enlever de pièces, le FEO appose, de manière visible, sur l'engin mobile non routier un duplicata du marquage visé audit article et dans l'acte d'exécution pertinent, qui est fourni par le constructeur.

5. Lorsqu'un engin mobile non routier équipé d'un moteur de transition est mis sur le marché conformément à l'article 58, paragraphe 5, le FEO indique la date de production dudit engin dans le marquage de l'engin.

6. Lorsqu'un constructeur livre un moteur séparément de son système de post-traitement des gaz d'échappement à un FEO conformément à l'article 34, paragraphe 3, le FEO communique, le cas échéant, au constructeur les informations relatives à l'assemblage du moteur et de son système de post-traitement des gaz d'échappement.

Article 16

Application des obligations des constructeurs aux importateurs et aux distributeurs

Un importateur ou un distributeur qui met à disposition sur le marché un moteur sous son propre nom ou sa propre marque, ou qui modifie ce moteur de telle sorte que sa conformité aux exigences applicables risque d'en être affectée, est considéré comme un constructeur aux fins du présent règlement et, en particulier, est soumis aux obligations énoncées aux articles 8 et 9.

Article 17

Obligation de notification pour les opérateurs économiques et les FEO

Sur demande, et pendant une période de cinq ans à compter de la date de mise sur le marché, les opérateurs économiques et les FEO notifient aux autorités compétentes en matière de réception et aux autorités chargées de la surveillance du marché:

a) tout opérateur économique qui leur a fourni un moteur;

b) tout opérateur économique ou, s'il est identifiable, tout FEO auquel ils ont fourni un moteur.

CHAPITRE III

EXIGENCES DE FOND

Article 18

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

1. Les constructeurs veillent à ce que les types de moteurs et les familles de moteurs soient conçus, construits et assemblés de façon à respecter les exigences énoncées au chapitre II et au présent chapitre.

2. À partir de la date de mise sur le marché de moteurs indiquée à l'annexe III, les types de moteurs et les familles de moteurs ne peuvent dépasser les valeurs limites d'émission pour les gaz d'échappement mentionnées en tant que «phase V» et établies à l'annexe II.

▼B

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

a) respectent les valeurs limites d'émission les plus strictes;

b) sont testés sur la base des cycles d'essai qui correspondent aux valeurs limites d'émission les plus strictes;

c) sont soumis aux premières dates applicables pour la réception UE par type et la mise sur le marché énoncées à l'annexe III.

3. Les émissions de gaz d'échappement des différents types de moteurs et familles de moteurs sont mesurées sur la base des cycles d'essai visés à l'article 24 et conformément à l'article 25.

4. Les différents types de moteurs et familles de moteurs sont conçus et pourvus de stratégies de limitation des émissions de manière à prévenir les falsifications dans la mesure du possible. L'utilisation de stratégies d'invalidation est interdite.

5. La Commission adopte des actes d'exécution énonçant les modalités relatives aux paramètres à utiliser pour la définition des types de moteurs et des familles de moteurs, y compris leurs modes de fonctionnement, et les modalités techniques pour prévenir les falsifications visées au paragraphe 4 du présent article. Ces actes d'exécution sont adoptés, au plus tard le 31 décembre 2016, en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 56, paragraphe 2.

Article 19

Surveillance des émissions des moteurs en service

1. La surveillance des émissions de gaz polluants de moteurs appartenant aux types de moteurs ou aux familles de moteurs ayant fait l'objet d'une réception par type pour la phase V conformément au présent règlement est assurée par la réalisation d'essais sur les moteurs en service installés sur les engins mobiles non routiers et exploités sur leurs cycles de fonctionnement normal. Ces essais sont réalisés, sous la responsabilité du constructeur et conformément aux exigences de l'autorité compétente en matière de réception, sur des moteurs qui ont été correctement entretenus, conformément aux dispositions relatives à la sélection des moteurs, aux procédures d'essai et à la communication des résultats pour les différentes catégories de moteurs.

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

La Commission mène des programmes de surveillance pour chaque catégorie de moteurs afin de déterminer dans quelle mesure les émissions mesurées à partir du cycle d'essai correspondent aux émissions mesurées en conditions réelles de fonctionnement. Ces programmes et leurs résultats sont présentés chaque année aux États membres et font ensuite l'objet d'une communication publique.

▼B

2. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 55 afin de compléter le présent règlement par des modalités détaillées de la sélection des moteurs, des procédures d'essai et de la communication des résultats visées au paragraphe 1 du présent article. Ces actes délégués sont adoptés au plus tard le 31 décembre 2016.

CHAPITRE IV

PROCÉDURES DE RÉCEPTION UE PAR TYPE

Article 20

Demande de réception UE par type

1. Les constructeurs présentent une demande de réception UE par type distincte pour chaque type de moteurs ou chaque famille de moteurs à l'autorité compétente en matière de réception d'un État membre et chaque demande est accompagnée du dossier constructeur mentionné à l'article 21. Une seule demande est présentée pour un type donné de moteurs ou, le cas échéant, une famille donnée de moteurs, et elle n'est présentée qu'à une seule autorité compétente en matière de réception.

2. Les constructeurs mettent à la disposition du service technique chargé des essais de réception UE par type un moteur conforme aux caractéristiques du type de moteurs ou, dans le cas d'une famille de moteurs, du moteur parent décrites dans le dossier constructeur visé à l'article 21.

3. Dans le cas d'une demande portant sur la réception UE par type d'une famille de moteurs, si l'autorité compétente en matière de réception estime que, en ce qui concerne le moteur parent sélectionné visé au paragraphe 2 du présent article, la demande ne représente pas pleinement la famille de moteurs décrite dans le dossier constructeur visé à l'article 21, les constructeurs mettent à disposition un moteur parent de remplacement et, le cas échéant, un moteur parent supplémentaire que l'autorité compétente juge représentatifs de la famille de moteurs.

4. Dans un délai d'un mois à compter du lancement de la production du type de moteurs ou de la famille de moteurs réceptionné, les constructeurs soumettent à l'autorité compétente en matière de réception qui a accordé la réception UE par type pour ledit type de moteurs ou, le cas échéant, ladite famille de moteurs le programme initial de surveillance des moteurs en service.

Article 21

Dossier constructeur

1. Le demandeur communique un dossier constructeur à l'autorité compétente en matière de réception qui contient les éléments suivants:

a) une fiche de renseignements, y compris une liste des carburants de référence et, lorsque le constructeur le demande, tout autre carburant, mélange de carburants ou toute autre émulsion de carburants spécifié visé à l'article 25, paragraphe 2, et décrit conformément aux actes délégués visés à l'article 25, paragraphe 4 (ci-après dénommée «fiche de renseignements»);

b) l'ensemble des données, dessins, photographies et autres informations pertinents en rapport avec le type de moteurs ou, le cas échéant, le moteur parent;

▼B

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

2. Le dossier constructeur peut être communiqué sur papier ou dans un format électronique qui est accepté par le service technique et l'autorité compétente en matière de réception.

3. La Commission peut adopter des actes d'exécution établissant des modèles en ce qui concerne la fiche de renseignements et le dossier constructeur. Ces actes d'exécution sont adoptés, au plus tard le 31 décembre 2016, en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 56, paragraphe 2.

CHAPITRE V

DÉROULEMENT DES PROCÉDURES DE RÉCEPTION UE PAR TYPE

Article 22

Dispositions générales

1. L'autorité compétente en matière de réception qui reçoit la demande accorde la réception UE par type à tous les types de moteurs ou familles de moteurs qui sont conformes à chacun des éléments suivants:

a) les informations contenues dans le dossier constructeur;

b) les exigences du présent règlement, et en particulier les dispositions relatives à la conformité de la production visées à l'article 26.

2. Lorsque le moteur répond aux exigences spécifiées dans le présent règlement, les autorités compétentes en matière de réception n'imposent aucune autre exigence en matière de réception UE par type concernant les émissions de gaz d'échappement pour les engins mobiles non routiers sur lesquels un tel moteur est installé.

3. Après les dates de réception UE par type de moteurs énoncées à l'annexe III pour chaque sous-catégorie de moteurs, les autorités compétentes en matière de réception n'accordent pas la réception UE par type à un type de moteurs ou une famille de moteurs qui ne répond pas aux exigences énoncées dans le présent règlement.

4. Les certificats de réception UE par type sont numérotés selon un système harmonisé à définir par la Commission.

5. Par le biais de l'IMI, l'autorité compétente en matière de réception:

a) met à la disposition des autorités compétentes en matière de réception des autres États membres une liste des réceptions UE par type qu'elle a accordées ou, le cas échéant, étendues, dans un délai d'un mois à compter de la délivrance du certificat de réception UE par type correspondant;

b) met sans tarder à la disposition des autorités compétentes en matière de réception des autres États membres une liste des réceptions UE par type qu'elle a refusé d'accorder ou a retirées, en indiquant les motifs de sa décision;

▼B

c) dans un délai d'un mois suivant la réception d'une demande émanant de l'autorité compétente en matière de réception d'un autre État membre, envoie à cette autorité compétente en matière de réception une copie du certificat de réception UE par type d'un type de moteurs ou d'une famille de moteurs, si ce certificat existe, accompagnée du dossier de réception visé au paragraphe 6 pour chaque type de moteurs ou famille de moteurs qu'elle a réceptionné ou refusé de réceptionner ou la réception UE par type qu'elle a retirée.

6. L'autorité compétente en matière de réception constitue un dossier de réception comprenant le dossier constructeur, accompagné du rapport d'essai et de tous les autres documents que le service technique ou l'autorité compétente en matière de réception ont joints au dossier constructeur dans l'exercice de leurs fonctions (ci-après dénommé «dossier de réception»).

Le dossier de réception comporte un index, qui en détaille le contenu selon une numérotation ou un marquage permettant d'identifier clairement toutes les pages et le format de chaque document, afin de répertorier les étapes successives de la gestion de la réception UE par type, notamment les dates des révisions et des mises à jour.

L'autorité compétente en matière de réception veille à ce que les informations contenues dans le dossier de réception soient disponibles pendant une période d'au moins vingt-cinq ans suivant la fin de la période de validité de la réception UE par type concernée.

7. La Commission peut adopter des actes d'exécution fixant:

a) la méthode d'établissement du système de numérotation harmonisé visé au paragraphe 4;

b) les modèles et la structure des données pour l'échange de données visé au paragraphe 5.

Ces actes d'exécution sont adoptés, au plus tard le 31 décembre 2016, en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 56, paragraphe 2.

Article 23

Dispositions spécifiques concernant le certificat de réception UE par type

1. Le certificat de réception UE par type comporte, en annexe, les documents suivants:

a) le dossier de réception;

b) le cas échéant, les noms et spécimens de signature des personnes habilitées à signer les déclarations de conformité visées à l'article 31, ainsi qu'une indication de leur fonction dans la société.

2. La Commission élabore un modèle de certificat de réception UE par type.

3. Pour chaque type de moteurs ou famille de moteurs qui a été réceptionné, l'autorité compétente en matière de réception:

a) remplit toutes les rubriques correspondantes du certificat de réception UE par type et joint le rapport d'essai;

b) dresse l'index du dossier de réception;

▼B

c) envoie, sans tarder, le certificat rempli, accompagné de ses annexes, au demandeur.

4. Dans le cas d'une réception UE par type dont la validité, conformément à l'article 35, fait l'objet de restrictions ou dans le cas où un type de moteurs ou une famille de moteur a été exempté de certaines exigences du présent règlement, le certificat de réception UE par type mentionne ces restrictions ou dérogations.

5. La Commission peut adopter des actes d'exécution établissant le modèle de certificat de réception UE par type visé au paragraphe 2 du présent article. Ces actes d'exécution sont adoptés, au plus tard le 31 décembre 2016, en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 56, paragraphe 2.

Article 24

Essais requis pour la réception UE par type

1. Le respect des prescriptions techniques prévues par le présent règlement est démontré au moyen d'essais appropriés effectués par les services techniques désignés. Les procédures de mesure et d'essai et les équipements et outils spécifiques prescrits pour réaliser ces essais sont décrits à l'article 25.

2. Le constructeur met à la disposition de l'autorité compétente en matière de réception autant de moteurs que l'exigent les actes délégués applicables aux fins de la réalisation des essais requis.

3. Les essais requis sont réalisés sur des moteurs qui sont représentatifs du type de moteurs ou, le cas échéant, du moteur parent de la famille de moteurs à réceptionner.

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

4. Aux fins de la réalisation des essais de réception UE par type, les cycles d'essais applicables sont ceux décrits à l'annexe IV. Les cycles d'essai applicables à chaque type de moteurs inclus dans la réception UE par type sont indiqués dans la fiche de renseignements.

5. Un moteur représentatif du type de moteurs ou, le cas échéant, du moteur parent de la famille de moteurs ou un moteur sélectionné conformément au deuxième alinéa du paragraphe 3 est testé sur un dynamomètre, en utilisant le cycle d'essai en conditions stationnaires pour engins non routiers applicable identifié dans les tableaux IV-1 à IV-10 de l'annexe IV. Le constructeur peut choisir de réaliser cet essai en

▼B

mode discret ou à modes raccordés (avec rampe de transition). À l'exception des cas visés aux paragraphes 7 et 8, un moteur à régime variable d'une catégorie spécifique utilisé pour un fonctionnement à régime constant de la même catégorie ne doit pas être testé selon le cycle d'essai en conditions stationnaires pour régime constant applicable.

6. Dans le cas d'un moteur à régime constant équipé d'un régulateur pouvant être réglé à un régime alternatif, les exigences du paragraphe 5 sont remplies à chaque régime constant applicable et la fiche de renseignements indique les régimes qui s'appliquent pour chaque type de moteurs.

7. Dans le cas d'un moteur de catégorie IWP destiné à être utilisé tant pour un fonctionnement à régime variable que pour un fonctionnement à régime constant, les exigences du paragraphe 5 sont remplies pour chaque cycle d'essai en conditions stationnaires applicable séparément et la fiche de renseignements indique chaque cycle d'essai en conditions stationnaires pour lequel ces exigences ont été remplies.

8. Dans le cas d'un moteur de catégorie IWP qui est destiné à être utilisé en lieu et place d'un moteur de catégorie IWA conformément à l'article 4, paragraphe 2, les exigences du paragraphe 5 du présent article sont remplies pour chaque cycle d'essai en conditions stationnaires applicable prévu dans les tableaux IV-5 et IV-6 de l'annexe IV, et la fiche de renseignements indique chaque cycle d'essai en conditions stationnaires pour lequel ces exigences ont été remplies.

9. À l'exception des moteurs ayant fait l'objet d'une réception UE par type en vertu de l'article 34, paragraphes 5 et 6, les moteurs à régime variable de catégorie NRE dont la puissance nette est supérieure ou égale à 19 kW mais n'excède pas 560 kW remplissent les exigences du paragraphe 5 du présent article mais sont également testés sur un dynamomètre en utilisant le cycle d'essai en conditions transitoires prévu dans le tableau IV-11 de l'annexe IV.

10. Les moteurs des sous-catégories NRS-v-2b et NRS-v-3 dont le régime maximal est inférieur ou égal à 3 400 tr/min remplissent les exigences du paragraphe 5 mais sont également testés sur un dynamomètre en utilisant le cycle d'essai en conditions transitoires prévu dans le tableau IV-12 de l'annexe IV.

11. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 55 afin de compléter le présent règlement en établissant les spécifications et caractéristiques techniques détaillées des cycles d'essai en conditions stationnaires et transitoires visés au présent article, y compris la méthode correspondante de détermination des réglages de la charge et du régime du moteur. Ces actes délégués sont adoptés au plus tard le 31 décembre 2016.

12. La Commission peut adopter des actes d'exécution établissant le format unique du rapport d'essai requis pour la réception UE par type. Ces actes d'exécution sont adoptés, au plus tard le 31 décembre 2016, en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 56, paragraphe 2.

▼B

Article 25

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

1. Les résultats finals des essais concernant les émissions de gaz d'échappement pour les moteurs relevant du présent règlement sont établis en appliquant aux résultats des essais en laboratoire l'ensemble des éléments suivants:

a) les émissions de gaz de carter, si le paragraphe 3 le requiert et qu'il n'en est pas déjà tenu compte dans les mesures réalisées en laboratoire;

b) tout facteur d'ajustement nécessaire, si le paragraphe 3 le requiert et que le moteur comporte un système de post-traitement des gaz d'échappement à régénération;

c) pour tous les moteurs, des facteurs de détérioration adaptés aux périodes de durabilité des caractéristiques d'émission spécifiées à l'annexe V.

2. L'essai d'un type de moteurs ou d'une famille de moteurs pour déterminer s'il ou elle respecte les limites d'émission établies dans le présent règlement est effectué en utilisant les carburants ou combinaisons de carburants de référence suivants, selon le cas:

a) gazole;

b) essence;

c) mélange essence/huile, pour les moteurs AC à deux temps;

d) gaz naturel/biométhane;

e) gaz de pétrole liquéfié (GPL);

f) éthanol.

Le type de moteurs ou la famille de moteurs respecte, en outre, les limites d'émission pour les gaz d'échappement fixées dans le présent règlement pour tout autre carburant, mélange de carburants ou émulsion de carburants spécifié inclus par le constructeur dans une demande de réception UE par type et décrit dans le dossier constructeur.

3. En ce qui concerne la réalisation des mesures et des essais, les exigences techniques sont respectées en ce qui concerne:

a) les appareils et procédures pour la réalisation des essais;

b) les appareils et procédures pour la mesure des émissions et l'échantillonnage;

c) les méthodes d'évaluation des données et de calcul;

d) les méthodes d'établissement des facteurs de détérioration;

e) pour les moteurs des catégories NRE, NRG, IWP, IWA, RLR, NRS, NRSh, SMB et ATS qui respectent les limites d'émission de la phase V visées à l'annexe II:

   i) les méthodes de prise en compte des émissions de gaz de carter;

▼B

ii) les méthodes de détermination et de prise en compte de la régénération continue ou peu fréquente des systèmes de post-traitement des gaz d'échappement;

f) pour les moteurs à gestion électronique des catégories NRE, NRG, IWP, IWA, RLL et RLR qui respectent les limites d'émission de la phase V énoncées à l'annexe II et qui utilisent une commande électronique pour déterminer à la fois le débit et le point d'injection du carburant ou qui utilisent une commande électronique pour activer, désactiver ou moduler le système de contrôle des émissions utilisé pour réduire les émissions de NO_x:

i) les stratégies de limitation des émissions, y compris la documentation requise pour démontrer ces stratégies;

ii) les mesures de maîtrise des NO_x, y compris la méthode utilisée pour démontrer ces mesures de maîtrise;

iii) la plage associée au cycle d'essai en conditions stationnaires pour engins non routiers pertinent dans laquelle est contrôlé le niveau de dépassement autorisé par rapport aux limites d'émission visées à l'annexe II;

iv) la sélection par le service technique de points de mesure supplémentaires dans la plage de contrôle durant les essais au banc sur les émissions.

4. La Commission est habilitée à adopter conformément à l'article 55 des actes délégués afin de compléter le présent règlement en établissant:

a) la méthodologie à utiliser pour adapter les résultats des essais en laboratoire sur les émissions afin d'inclure les facteurs de détérioration visés au paragraphe 1, point c);

b) les caractéristiques techniques des carburants de référence visés au paragraphe 2 et, le cas échéant, les exigences applicables à la description de tout autre carburant, mélange de carburants ou émulsion de carburants spécifié décrit dans le dossier constructeur;

c) les exigences et caractéristiques techniques détaillées pour la réalisation des mesures et des essais visés au paragraphe 3;

d) la méthode utilisée pour mesurer le PN, en tenant compte des spécifications fournies dans la série 06 d'amendements au règlement n° 49 de la CEE-ONU;

e) les exigences techniques détaillées applicables aux essais sur les moteurs bicarburants ou les moteurs monocarburants fonctionnant au gaz visés à l'annexe II.

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

▼B

Article 26

Dispositions 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, en ce qui concerne cette réception, pour vérifier, au besoin en coopération avec les autorités compétentes en matière de réception des autres États membres, que des dispositions adéquates ont été prises pour garantir que les moteurs en production seront conformes au type réceptionné en ce qui concerne les exigences du présent règlement.

2. Une autorité compétente en matière de réception qui a accordé une réception UE par type prend les mesures nécessaires, en ce qui concerne cette réception, pour vérifier que les déclarations de conformité délivrées par le constructeur sont conformes à l'article 31.

3. Une autorité compétente en matière de réception qui a accordé une réception UE par type prend les mesures nécessaires, en ce qui concerne cette réception, pour vérifier, au besoin en coopération avec les autorités compétentes en matière de réception des autres États membres, que les dispositions visées au paragraphe 1 du présent article restent adéquates de sorte que les moteurs en production demeurent conformes au type réceptionné et que les déclarations de conformité, le cas échéant, continueront de satisfaire à l'article 31.

4. Pour vérifier la conformité d'un moteur au type réceptionné, l'autorité compétente en matière de réception qui a accordé la réception UE par type peut effectuer toutes les vérifications ou tous les essais requis pour la réception UE par type sur des échantillons prélevés dans les locaux du constructeur, y compris les installations de production.

5. Lorsqu'une autorité compétente en matière de réception qui a accordé une réception UE par type constate que les dispositions visées au paragraphe 1 ne sont pas appliquées, s'écartent sensiblement des dispositions convenues telles que visées au paragraphe 1, ne sont plus appliquées ou ne sont plus jugées adéquates, bien que la production continue, elle prend les mesures nécessaires pour garantir que la procédure en matière de conformité de la production est correctement suivie ou procède au retrait de la réception UE par type.

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

CHAPITRE VI

MODIFICATIONS ET VALIDITÉ DES RÉCEPTIONS UE PAR TYPE

Article 27

Dispositions générales

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

▼B

Dans le cas d'une telle modification, cette autorité compétente en matière de réception décide laquelle des procédures prévues à l'article 28 doit être suivie.

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

2. Une demande de modification d'une réception UE par type est soumise exclusivement à l'autorité compétente en matière de réception qui a accordé la réception UE par type initiale.

3. Si l'autorité compétente en matière de réception estime qu'une modification justifie de refaire des inspections ou des essais, elle en informe le constructeur.

Les procédures fixées à l'article 28 ne s'appliquent que si, sur la base de ces inspections ou essais, l'autorité compétente en matière de réception conclut que les exigences pour la réception UE par type continuent d'être satisfaites.

Article 28

Révision et extension des réceptions UE par type

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

Dans le cas d'une telle révision, l'autorité compétente en matière de réception révise, sans retard injustifié et si nécessaire, les pages pertinentes du dossier de réception en marquant chacune d'elles pour montrer clairement la nature de la modification, elle indique également la date de révision et inclut un index révisé du dossier de réception. Une version consolidée et mise à jour du dossier de réception, accompagnée d'une description détaillée des modifications, est considérée comme satisfaisant à l'exigence du présent paragraphe.

2. Toute modification visée au paragraphe 1 est dénommée «extension» lorsque les informations consignées dans le dossier de réception ont été modifiées et que l'un des cas de figure suivants se présente:

a) de nouvelles inspections ou de nouveaux essais sont requis;

b) une des informations incluses dans le certificat de réception UE par type, à l'exception de ses annexes, a changé;

c) une nouvelle exigence établie dans le présent règlement ou dans un acte délégué ou d'exécution adopté en vertu du présent règlement devient applicable au type de moteurs ou à la famille de moteurs réceptionné.

En cas d'extension, l'autorité compétente en matière de réception établit un certificat de réception UE par type mis à jour, assorti d'un numéro d'extension, qui augmente en fonction du nombre d'extensions successives déjà accordées. Ce certificat de réception UE par type indique clairement le motif et la date de l'extension.

▼B

3. Chaque fois que des pages du dossier de réception sont modifiées ou qu'une version consolidée et mise à jour est établie, l'index du dossier de réception annexé au certificat de réception UE par type est modifié en conséquence, de façon à indiquer la date de l'extension ou de la révision la plus récente ou celle de la consolidation la plus récente de la version mise à jour.

4. La réception UE par type d'un type de moteurs ou d'une famille de moteurs ne doit pas être modifiée lorsqu'une nouvelle exigence visée au paragraphe 2, point c), ne concerne pas, d'un point de vue technique, le type de moteurs ou la famille de moteurs en question pour ce qui est de ses performances en matière d'émissions.

Article 29

Délivrance et notification des modifications

1. Dans le cas d'une révision d'une réception UE par type, l'autorité compétente en matière de réception délivre sans retard injustifié au demandeur les documents révisés ou la version consolidée et mise à jour, selon le cas, y compris l'index révisé du dossier de réception, visés à l'article 28, paragraphe 1, deuxième alinéa.

2. Dans le cas d'une extension d'une réception UE par type, l'autorité compétente en matière de réception délivre sans retard injustifié au demandeur le certificat de réception UE par type mis à jour, visé à l'article 28, paragraphe 2, deuxième alinéa, y compris ses annexes, et l'index du dossier de réception.

3. L'autorité compétente en matière de réception notifie par le biais de l'IMI toute modification des réceptions UE par type aux autorités compétentes en matière de réception des autres États membres conformément à l'article 22, paragraphe 5.

Article 30

Validité de la réception UE par type

1. Les réceptions UE par type sont délivrées pour une durée illimitée.

2. Une réception UE par type d'un moteur cesse d'être valide dans les cas suivants:

a) lorsque de nouvelles exigences applicables au type de moteurs ou, le cas échéant, à la famille de moteurs réceptionné deviennent obligatoires pour la mise sur le marché, et s'il n'est pas possible d'étendre ou de réviser en conséquence la réception UE par type;

b) lorsque la production du type de moteurs ou de la famille de moteurs réceptionné est définitivement et volontairement arrêtée;

c) lorsque la validité de la réception UE par type expire en vertu d'une restriction conformément à l'article 35, paragraphe 3;

d) lorsque la réception UE par type est retirée conformément à l'article 26, paragraphe 5, l'article 39, paragraphe 1, ou l'article 40, paragraphe 3.

▼B

3. Lorsqu'une réception UE par type cesse d'être valide pour un seul type de moteurs dans une famille de moteurs, la perte de validité de la réception UE par type de la famille de moteurs en question se limite à ce type de moteurs spécifique.

4. Lorsque la production d'un type de moteurs ou, le cas échéant, d'une famille de moteurs est définitivement arrêtée, le constructeur notifie l'arrêt à l'autorité compétente en matière de réception qui a accordé la réception UE par type correspondante.

Dans un délai d'un mois après la réception de cette notification, l'autorité compétente qui a accordé la réception UE par type pour le type de moteurs ou la famille de moteurs concerné informe les autorités compétentes en matière de réception des autres États membres en conséquence.

5. Sans préjudice du paragraphe 4, lorsqu'une réception UE par type d'un type de moteurs ou, le cas échéant, d'une famille de moteurs est sur le point de cesser d'être valide, le constructeur le notifie à l'autorité compétente en matière de réception qui a accordé la réception UE par type correspondante.

En pareils cas, l'autorité compétente en matière de réception qui a accordé la réception UE par type communique sans tarder toutes les informations utiles aux autorités compétentes en matière de réception des autres États membres.

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

6. Les exigences en matière de notification visées aux paragraphes 4 et 5 sont réputées remplies par le chargement des informations pertinentes dans l'IMI.

CHAPITRE VII

DÉCLARATION DE CONFORMITÉ ET MARQUAGE

Article 31

Déclaration de conformité

1. Le constructeur délivre, en sa qualité de détenteur d'une réception UE par type d'un type de moteurs ou d'une famille de moteurs, une déclaration de conformité (ci-après dénommée «déclaration de conformité») pour accompagner les moteurs qui sont mis sur le marché sur la base:

a) d'une dérogation visée à l'article 34, paragraphes 2, 4, 5, 6, 7 ou 8, ou à l'article 35, paragraphe 4; ou

b) d'une disposition transitoire visée à l'article 58, paragraphes 9, 10 ou 11.

La déclaration de conformité mentionne les caractéristiques et restrictions particulières qui s'appliquent au moteur, est délivrée gratuitement avec le moteur et accompagne, le cas échéant, l'engin mobile non routier sur lequel le moteur est installé. Sa délivrance n'est pas subordonnée à une demande explicite ou à la soumission d'informations supplémentaires au constructeur. La déclaration de conformité peut également être délivrée sous la forme d'un fichier électronique sécurisé.

▼B

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

2. La déclaration de conformité est rédigée dans au moins une des langues officielles des institutions de l'Union.

Tout État membre peut demander au constructeur que la déclaration de conformité soit traduite dans sa ou ses langues officielles.

3. La ou les personnes habilitées à signer les déclarations de conformité font partie de l'organisation du constructeur et sont dûment autorisées par l'administration de cette organisation à engager pleinement la responsabilité juridique du constructeur en ce qui concerne la conception et la construction, ou la conformité de la production du moteur.

4. La déclaration de conformité est entièrement remplie et ne prévoit pas d'autres restrictions concernant l'utilisation du moteur que celles prévues par le présent règlement.

5. La Commission peut adopter des actes d'exécution établissant le modèle de déclaration de conformité, y compris les caractéristiques conçues pour empêcher toute falsification et permettant de vérifier le fichier électronique sécurisé. À cette fin, les actes d'exécution prévoient les éléments de sécurité servant à protéger la déclaration de conformité. Ces actes d'exécution sont adoptés, au plus tard le 31 décembre 2016, en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 56, paragraphe 2.

Article 32

Marquage réglementaire des moteurs

1. Le constructeur appose un marquage sur chaque moteur qui est fabriqué en conformité avec le type réceptionné (ci-après dénommé «marquage réglementaire»).

2. En ce qui concerne les moteurs suivants, le marquage réglementaire comporte des informations supplémentaires indiquant que le moteur fait l'objet de la dérogation ou disposition transitoire applicable:

a) les moteurs destinés à être exportés vers des pays tiers conformément à l'article 34, paragraphe 1, qui sont fabriqués soit dans l'Union, soit en dehors de l'Union, puis installés sur des engins mobiles non routiers dans l'Union;

b) les moteurs mis sur le marché conformément à l'article 34, paragraphe 2, 5, 6 ou 8;

c) les moteurs mis temporairement sur le marché conformément à l'article 34, paragraphe 4;

▼B

d) les moteurs de transition mis sur le marché conformément à l'article 58, paragraphe 5;

e) les moteurs de remplacement mis sur le marché conformément à l'article 34, paragraphe 7, à l'article 58, paragraphe 10 ou 11.

3. La Commission peut adopter des actes d'exécution établissant le modèle de marquage réglementaire, y compris les informations essentielles obligatoires requises lorsque le moteur quitte la ligne de production, les informations essentielles obligatoires requises avant que le moteur ne soit mis sur le marché et, le cas échéant, les informations supplémentaires visées au paragraphe 2 du présent article. Ces actes d'exécution sont adoptés, au plus tard le 31 décembre 2016, en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 56, paragraphe 2.

Article 33

Marquage temporaire des moteurs

1. Le constructeur appose un marquage temporaire sur chaque moteur qui est fabriqué en conformité avec le type réceptionné et qui est mis sur le marché sur la base de l'article 34, paragraphe 3.

2. Un moteur qui n'est pas encore conforme au type réceptionné et qui est livré au constructeur de ce moteur porte uniquement un marquage temporaire.

3. La Commission peut adopter des actes d'exécution établissant le modèle des marquages temporaires visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article, y compris les informations essentielles obligatoires figurant sur ceux-ci. Ces actes d'exécution sont adoptés, au plus tard le 31 décembre 2016, en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 56, paragraphe 2.

CHAPITRE VIII

DÉROGATIONS

Article 34

Dérogations générales

1. À l'exception de l'article 32, paragraphe 2, point a), les moteurs destinés à être exportés vers des pays tiers ne sont pas soumis au présent règlement.

2. À l'exception de l'article 32, paragraphe 2, point b), les moteurs à l'usage des forces armées ne sont pas soumis au présent règlement.

Aux fins du présent paragraphe, les services d'incendie, la protection civile, les services responsables du maintien de l'ordre et les services d'urgence médicale ne sont pas considérés comme faisant partie des forces armées.

3. Sans préjudice de l'article 32 et avec l'accord du FEO, un constructeur peut livrer audit FEO un moteur séparément de son système de post-traitement des gaz d'échappement.

▼B

4. Nonobstant l'article 5, paragraphe 3, les États membres autorisent la mise temporaire sur le marché, aux fins des essais sur le terrain, de moteurs qui n'ont pas fait l'objet d'une réception UE par type conformément au présent règlement.

5. Nonobstant l'article 18, paragraphe 2, et l'article 22, paragraphe 3, les États membres accordent la réception UE par type pour les moteurs qui respectent les valeurs limites d'émission pour les gaz polluants et les particules polluantes applicables aux moteurs à usage spécial prévues à l'annexe VI, et en autorisent la mise sur le marché, à condition que ces moteurs soient destinés à être installés sur des engins mobiles non routiers à utiliser en atmosphères explosibles au sens de l'article 2, point 5, de la directive 2014/34/UE du Parlement européen et du Conseil ([1]).

6. Nonobstant l'article 18, paragraphe 2, et l'article 22, paragraphe 3, les États membres peuvent, sur demande, accorder la réception UE par type et autoriser la mise sur le marché de moteurs qui respectent les valeurs limites d'émission pour les gaz polluants et les particules polluantes applicables aux moteurs à usage spécial prévues à l'annexe VI, à condition que ces moteurs soient destinés à être installés sur des engins mobiles non routiers servant exclusivement au lancement et à la récupération d'embarcations de sauvetage utilisées par un service de secours national.

7. Nonobstant l'article 5, paragraphe 3, et l'article 18, paragraphe 2, pour les moteurs des catégories RLL ou RLR qui ont été mis sur le marché de l'Union jusqu'au 31 décembre 2011 inclus, les États membres peuvent autoriser la mise sur le marché de moteurs de remplacement si l'autorité compétente en matière de réception, après examen, reconnaît et conclut que l'installation d'un moteur conforme aux limites d'émission applicables fixées dans les tableaux II-7 et II-8 de l'annexe II entraînera d'importantes difficultés techniques. Dans ce cas, les moteurs de remplacement sont conformes soit aux limites d'émission qu'ils auraient dû respecter pour la mise sur le marché de l'Union le 31 décembre 2011, soit à des limites d'émission plus strictes.

Pour les moteurs des catégories RLL et RLR qui ont été mis sur le marché de l'Union après le 31 décembre 2011, les États membres peuvent autoriser la mise sur le marché de moteurs de remplacement conformes aux limites d'émission que les moteurs à remplacer devaient respecter lorsqu'ils ont été initialement mis sur le marché de l'Union.

8. Pour les moteurs des catégories RLL ou RLR, les États membres peuvent autoriser la mise sur le marché de moteurs qui respectent les limites d'émission applicables les plus récentes fixées dans la législation pertinente applicable au 5 octobre 2016, à condition que:

a) ces moteurs fassent partie d'un projet qui est à un stade avancé de développement au 6 octobre 2016, au sens de la directive 2008/57/CE; et

b) l'utilisation de moteurs conformes aux limites d'émission applicables fixées dans les tableaux II-7 ou II-8 de l'annexe II entraîne des coûts disproportionnés.

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

▼B

Au plus tard le 17 septembre 2017, chaque État membre communique à la Commission la liste de tels projets.

9. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 55 afin de compléter le présent règlement par les conditions et spécifications techniques détaillées pour:

a) la livraison à un FEO, par un constructeur, d'un moteur séparément de son système de post-traitement des gaz d'échappement, telle qu'elle est visée au paragraphe 3;

b) la mise temporaire sur le marché, aux fins des essais sur le terrain, de moteurs qui n'ont pas fait l'objet d'une réception UE par type conformément au présent règlement, telle qu'elle est visée au paragraphe 4;

c) accorder la réception UE par type et autoriser la mise sur le marché de moteurs qui respectent les valeurs limites d'émission pour les gaz polluants et les particules polluantes applicables aux moteurs à usage spécial prévues à l'annexe VI, telles qu'elles sont visées aux paragraphes 5 et 6.

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

Article 35

Dérogations pour de nouvelles technologies ou de nouveaux concepts

1. Un constructeur peut demander une réception UE par type pour un type de moteurs ou une famille de moteurs incorporant de nouvelles technologies ou de nouveaux concepts et qui, en raison de ces nouvelles technologies et de ces nouveaux concepts, est incompatible avec une ou plusieurs exigences du présent règlement.

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 mentionne les raisons pour lesquelles les nouvelles technologies ou les nouveaux concepts rendent le type de moteurs ou la famille de moteurs incompatible avec une ou plusieurs des exigences du présent règlement;

b) la demande décrit les conséquences pour l'environnement des nouvelles technologies ou des nouveaux concepts et les mesures prises pour garantir un niveau de protection de l'environnement au moins équivalent au niveau garanti par les exigences du présent règlement auxquelles il est demandé de déroger;

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

3. La délivrance de la réception UE par type visée au paragraphe 1 est soumise à l'autorisation de la Commission.

▼B

Le cas échéant, l'autorisation de la Commission précise si sa validité fait l'objet de restrictions.

Cette autorisation est donnée au moyen d'un acte d'exécution.

4. Dans l'attente de la décision de la Commission sur l'autorisation conformément au paragraphe 3, l'autorité compétente en matière de réception peut délivrer une réception UE par type provisoire qui est valable:

a) uniquement sur le territoire de l'État membre concerné;

b) uniquement pour un type de moteurs ou une famille de moteurs couvert par la dérogation sollicitée; et

c) pour une durée minimale de trente-six mois.

Lorsqu'une réception UE par type provisoire est délivrée, 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 cette réception UE par type provisoire sont indiquées de manière visible dans le titre du certificat de réception UE par type ainsi que dans le titre de la déclaration de conformité correspondante.

5. Lorsqu'une autorité compétente en matière de réception décide d'accepter une réception UE par type provisoire visée au paragraphe 4 sur son territoire, elle en informe par écrit l'autorité compétente en matière de réception concernée, ainsi que la Commission.

6. Lorsque la Commission décide de ne pas accorder l'autorisation visée au paragraphe 3, l'autorité compétente en matière de réception notifie immédiatement le détenteur de la réception UE par type provisoire visée au paragraphe 4 que celle-ci sera révoquée six mois après la date du refus de la Commission.

Nonobstant la décision de la Commission de ne pas accorder l'autorisation visée au paragraphe 3, les moteurs fabriqués en conformité avec la réception UE par type provisoire avant que celle-ci ne cesse d'être valide peuvent être mis sur le marché dans tout État membre dont les autorités compétentes en matière de réception ont accepté ladite réception.

7. Les exigences visées au deuxième alinéa du paragraphe 4 et au paragraphe 5 sont réputées remplies par le chargement des informations pertinentes dans l'IMI.

▼B

8. La Commission peut adopter des actes d'exécution établissant l'autorisation visée au paragraphe 3 du présent article. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 56, paragraphe 2.

9. La Commission peut adopter des actes d'exécution établissant les modèles harmonisés pour le certificat de réception UE par type et la déclaration de conformité visés au paragraphe 4 du présent article, y compris leurs informations essentielles obligatoires. Ces actes d'exécution sont adoptés, au plus tard le 31 décembre 2016, en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 56, paragraphe 2.

Article 36

Adaptation ultérieure des actes délégués et des actes d'exécution

1. Lorsque la Commission autorise une dérogation au titre de l'article 35, elle prend immédiatement les mesures nécessaires pour adapter au progrès technologique les actes délégués ou les actes d'exécution concernés.

Lorsque la dérogation autorisée au titre de l'article 35 a trait à un aspect régi par un règlement de la CEE-ONU, la Commission propose un amendement audit règlement selon la procédure applicable en vertu de l'accord révisé de 1958.

2. Dès que les actes délégués ou les actes d'exécution concernés visés au paragraphe 1 ont été modifiés, la Commission lève toute restriction imposée par la décision autorisant la dérogation.

Lorsque les mesures nécessaires pour adapter les actes délégués ou les actes d'exécution n'ont pas été prises, la Commission peut, à la demande de l'État membre qui a accordé la réception UE par type provisoire, autoriser cet État membre à l'étendre au moyen d'une décision revêtant la forme d'un acte d'exécution adopté en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 56, paragraphe 2.

CHAPITRE IX

RAPPORT DE PRODUCTION ET VÉRIFICATION

Article 37

Obligations incombant aux constructeurs en ce qui concerne le rapport de production

1. Le constructeur soumet à l'autorité compétente en matière de réception qui a accordé la réception UE par type une liste indiquant le nombre de moteurs de chaque type et sous-catégorie produits conformément au présent règlement et en conformité avec la réception UE par type depuis la soumission du dernier rapport de production ou depuis la première date d'applicabilité des exigences du présent règlement.

▼B

Cette liste est soumise:

a) dans un délai de quarante-cinq jours suivant la fin de chaque année civile;

b) immédiatement après chacune des dates de mise sur le marché des moteurs visées à l'annexe III; et

c) pour toute autre date que l'autorité compétente en matière de réception pourrait fixer.

2. La liste visée au paragraphe 1 indique les correspondances entre les numéros d'identification et les types de moteurs et, le cas échéant, les familles de moteurs correspondants et les numéros de réception UE par type lorsque ces correspondances ne sont pas identifiées par le système de codification des moteurs.

3. La liste visée au paragraphe 1 indique clairement tout cas dans lequel le constructeur arrête la production d'un type de moteurs ou d'une famille de moteurs réceptionné.

4. Le constructeur conserve une copie de la liste visée au paragraphe 1 pendant une période minimale de vingt ans suivant la fin de la période de validité de la réception UE par type concernée.

5. La Commission peut adopter des actes d'exécution établissant le format de la liste visée au paragraphe 1 du présent article. Ces actes d'exécution sont adoptés, au plus tard le 31 décembre 2016, en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 56, paragraphe 2.

Article 38

Mesures de vérification

1. L'autorité compétente en matière de réception d'un État membre qui a accordé une réception UE par type prend les mesures nécessaires pour veiller à ce que, le cas échéant en coopération avec les autorités compétentes en matière de réception des autres États membres, les numéros d'identification relatifs à cette réception UE par type soient correctement attribués aux constructeurs et dûment utilisés par ceux-ci avant que le moteur ayant fait l'objet d'une réception par type soit mis sur le marché ou mis à disposition sur le marché.

2. Une vérification supplémentaire des numéros d'identification peut être effectuée à l'occasion du contrôle de la conformité de la production prévu à l'article 26.

3. En ce qui concerne la vérification des numéros d'identification, le constructeur ou son mandataire fournit, sur demande et sans tarder, à l'autorité compétente en matière de réception responsable qui le demande les informations requises sur les clients du constructeur et les numéros d'identification des moteurs dont la production a fait l'objet d'une notification conformément à l'article 37. Lorsque les moteurs sont mis à la disposition d'un FEO, de plus amples informations ne sont pas requises de la part du constructeur.

▼B

4. Si, à la suite d'une demande de l'autorité compétente en matière de réception, le constructeur n'est pas en mesure de démontrer le respect des exigences de marquage réglementaire, l'autorité compétente en matière de réception peut retirer la réception UE par type accordée pour le type de moteurs ou la famille de moteurs concerné. Les autorités compétentes en matière de réception s'informent mutuellement, dans un délai d'un mois, du retrait d'une réception UE par type et des motifs justifiant ce retrait, conformément à l'article 22, paragraphe 5.

CHAPITRE X

CLAUSES DE SAUVEGARDE

Article 39

Moteurs non conformes au type réceptionné

1. Lorsque des moteurs portant un marquage réglementaire et, le cas échéant, accompagnés d'une déclaration de conformité ne sont pas conformes au type de moteurs ou à la famille de moteurs réceptionné, l'autorité compétente en matière de réception qui a accordé la réception UE par type prend les mesures nécessaires pour veiller à ce que les moteurs en production soient mis en conformité avec le type de moteurs ou la famille de moteurs réceptionné. Ces mesures peuvent inclure le retrait de la réception UE par type si les mesures correctives prises par le constructeur sont inadéquates.

L'autorité compétente en matière de réception concernée informe les autorités compétentes en matière de réception des autres États membres des mesures prises.

2. Aux fins du paragraphe 1, les divergences constatées par rapport aux informations figurant sur le certificat de réception UE par type ou dans le dossier de réception sont considérées, lorsque ces divergences n'ont pas été autorisées conformément au chapitre VI, comme constituant un cas de non-conformité au type de moteurs ou à la famille de moteurs réceptionné.

3. Lorsqu'une autorité compétente en matière de réception constate que des moteurs accompagnés d'une déclaration de conformité, le cas échéant, ou portant une marque de réception par type délivrée dans un autre État membre ne sont pas conformes au type de moteurs ou à la famille de moteurs réceptionné, elle peut demander que l'autorité compétente en matière de réception qui a accordé la réception UE par type vérifie que les moteurs en production continuent d'être conformes au type de moteurs ou à la famille de moteurs réceptionné. À la réception d'une demande en ce sens, l'autorité compétente en matière de réception qui a accordé la réception UE par type prend les mesures visées au paragraphe 1 dans les meilleurs délais et, au plus tard, dans les trois mois suivant la date de la demande.

4. Les autorités compétentes en matière de réception s'informent mutuellement, dans un délai d'un mois, du retrait d'une réception UE par type et des motifs justifiant ce retrait, conformément à l'article 22, paragraphe 5.

5. Lorsque l'autorité compétente en matière de réception qui a accordé la réception UE par type conteste la non-conformité qui lui a été notifiée, les États membres concernés s'emploient à régler le différend.

L'autorité compétente en matière de réception en informe la Commission et la Commission procède, au besoin, aux consultations appropriées en vue de régler le différend.

▼B

Article 40

Rappel de moteurs

1. Lorsqu'un constructeur qui s'est vu accorder une réception UE par type est tenu, en vertu de l'article 20, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 765/2008, de rappeler des moteurs mis sur le marché, qu'ils soient ou non installés sur des engins mobiles non routiers, au motif qu'ils présentent un risque grave en ce qui concerne la protection de l'environnement ou la santé publique:

a) il en informe immédiatement l'autorité compétente en matière de réception qui a accordé la réception UE par type; et

b) il propose à ladite autorité compétente en matière de réception un ensemble de solutions appropriées en vue de remédier au risque grave.

2. L'autorité compétente en matière de réception communique sans tarder les solutions proposées aux autorités compétentes en matière de réception des autres États membres et à la Commission.

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

3. Lorsqu'une autorité compétente en matière de réception estime que les solutions sont insuffisantes ou qu'elles n'ont pas été mises en œuvre assez rapidement, elle en informe sans tarder l'autorité compétente en matière de réception qui a accordé la réception UE par type.

Lorsque le constructeur ne propose pas et ne met pas en œuvre par la suite des mesures correctives efficaces, l'autorité compétente en matière de réception qui a accordé la réception UE par type prend toutes les mesures de protection requises, y compris le retrait de la réception UE par type.

En cas de retrait de la réception UE par type, l'autorité compétente en matière de réception en informe, dans un délai d'un mois suivant ledit retrait, le constructeur, les autorités compétentes en matière de réception des autres États membres ainsi que la Commission, par lettre recommandée ou par un moyen électronique équivalent.

Article 41

Notification des décisions et des voies de recours

1. Les décisions du type suivant ou destinées aux fins suivantes sont motivées:

a) prise en application du présent règlement;

b) refusant ou retirant une réception UE par type;

c) exigeant le rappel d'un moteur du marché;

▼B

d) interdisant, restreignant ou entravant la mise sur le marché d'un moteur; ou

e) interdisant, restreignant ou entravant la mise sur le marché d'engins mobiles non routiers sur lesquels est installé un moteur relevant du champ d'application du présent règlement.

2. Les autorités compétentes en matière de réception informent la partie concernée:

a) de toute décision visée au paragraphe 1;

b) des voies de recours que lui ouvre le droit en vigueur dans l'État membre concerné et des délais applicables à ces voies de recours.

CHAPITRE XI

RÉGLEMENTATIONS INTERNATIONALES ET COMMUNICATION D'INFORMATIONS TECHNIQUES

Article 42

Acceptation de réceptions par type de moteurs équivalentes

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

2. Les réceptions par type et les marquages réglementaires qui sont conformes aux règlements de la CEE-ONU ou à leurs amendements pour lesquels l'Union a émis un vote favorable ou auxquels l'Union a adhéré, tels qu'ils sont énumérés dans l'acte délégué visé au paragraphe 4, point a), sont considérés comme étant équivalents aux réceptions UE par type et aux marquages réglementaires requis conformément au présent règlement.

3. Les réceptions UE par type accordées sur la base des actes de l'Union énumérés dans l'acte délégué visé au paragraphe 4, point b), sont considérées comme équivalentes aux réceptions UE par type accordées conformément au présent règlement.

4. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 55 afin de compléter le présent règlement en établissant:

a) la liste des règlements de la CEE-ONU ou de leurs amendements, y compris les exigences qui y sont énoncées pour leur application, pour lesquels l'Union a émis un vote favorable ou auxquels l'Union a adhéré et qui doivent s'appliquer à la réception UE par type des types de moteurs et familles de moteurs à installer sur des engins mobiles non routiers;

▼B

b) la liste des actes de l'Union en vertu desquels les réceptions UE par type sont accordées, y compris les exigences qui y sont énoncées pour leur application.

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

Article 43

Informations et instructions destinées aux FEO et aux utilisateurs finals

1. Le constructeur ne communique pas aux FEO ou aux utilisateurs finals des informations techniques relatives aux éléments prévus dans le présent règlement qui diffèrent des éléments approuvés par l'autorité compétente en matière de réception.

2. Le constructeur met à la disposition des FEO toutes les informations et les instructions pertinentes nécessaires à l'installation correcte d'un moteur sur des engins mobiles non routiers, y compris une description des éventuelles conditions particulières ou restrictions concernant l'installation ou l'utilisation du moteur.

3. Le constructeur met à la disposition des FEO toutes les informations et les instructions pertinentes nécessaires destinées à l'utilisateur final, y compris une description des éventuelles conditions particulières ou restrictions concernant l'utilisation d'un moteur.

4. Le constructeur met à la disposition des FEO la valeur des émissions de dioxyde de carbone (CO_2) établie durant le processus de réception UE par type et leur donne pour instruction de communiquer cette information, accompagnée d'explications sur les conditions d'essai, à l'utilisateur final de l'engin mobile non routier sur lequel le moteur est destiné à être installé.

5. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 55 afin de compléter le présent règlement en établissant de manière détaillée les informations et instructions visées aux paragraphes 2, 3 et 4 du présent article. Ces actes délégués sont adoptés au plus tard le 31 décembre 2016.

Article 44

Échange de données et d'informations par le biais de l'IMI

1. L'échange de données et d'informations concernant les réceptions UE par type entre les autorités nationales, ou entre celles-ci et la Commission, dans le cadre du présent règlement se fait par voie électronique par le biais de l'IMI.

2. Toute information pertinente relative aux réceptions UE par type accordées conformément au présent règlement est centralisée et rendue accessible aux autorités nationales et à la Commission par le biais de l'IMI.

▼B

3. La Commission veille à ce que, en outre, l'IMI:

a) permette l'échange de données et d'informations entre les constructeurs ou les services techniques d'une part, et les autorités nationales ou la Commission d'autre part;

b) garantisse l'accès public à certaines données et informations concernant les résultats des réceptions par type et les résultats de la surveillance des moteurs en service;

c) le cas échéant et lorsque c'est faisable d'un point de vue technique et économique, et en accord avec les États membres concernés, garantisse le transfert automatique de données entre les bases de données nationales existantes et l'IMI.

4. Les utilisations de l'IMI visées au paragraphe 3 sont facultatives.

5. La Commission peut adopter des actes d'exécution établissant les exigences et procédures techniques détaillées nécessaires à l'interconnexion de l'IMI avec les bases de données nationales existantes telles que visées au paragraphe 3, point c), du présent article. Ces actes d'exécution sont adoptés, au plus tard le 31 décembre 2016, en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 56, paragraphe 2.

CHAPITRE XII

DÉSIGNATION ET NOTIFICATION DES SERVICES TECHNIQUES

Article 45

Exigences relatives aux services techniques

1. Un service technique est désigné par une autorité compétente en matière de réception conformément à l'article 47 et satisfait aux exigences énoncées aux paragraphes 2 à 9 du présent article.

2. Un service technique est établi en vertu du droit national de chaque État membre et est doté de la personnalité juridique.

3. Le service technique est un organisme tiers, indépendant du processus de conception, de fabrication, de fourniture ou d'entretien des moteurs qu'il évalue.

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

4. Le service technique, y compris ses cadres supérieurs et le personnel chargé d'exécuter les catégories d'activités pour lesquelles le service technique a été désigné conformément à l'article 47, paragraphe 1, n'est pas le concepteur, le constructeur, le fournisseur, l'installateur ou le responsable de l'entretien des moteurs qu'il évalue, ni le mandataire des parties exerçant ces activités. Cette restriction n'exclut pas l'utilisation de moteurs évalués visés au paragraphe 3 du présent article qui sont nécessaires au fonctionnement du service technique, ou l'utilisation de ces moteurs à des fins personnelles.

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

▼B

5. Le service technique exécute les catégories d'activités pour lesquelles il a été désigné avec la plus grande intégrité professionnelle et la compétence technique requise dans le domaine spécifique et son personnel est à l'abri de toute pression ou incitation, notamment d'ordre financier, susceptibles d'influencer son jugement ou les résultats de ses activités d'évaluation, notamment de la part de personnes ou groupes de personnes intéressés par ces résultats.

6. Le service technique démontre à son autorité compétente en matière de réception chargée de la désignation sa capacité à exécuter toutes les catégories d'activités pour lesquelles il cherche à être désigné conformément à l'article 47, paragraphe 1, en veillant à disposer:

a) du personnel ayant les compétences appropriées, les connaissances techniques et la formation professionnelle pertinentes, ainsi que l'expérience suffisante et appropriée pour effectuer les tâches requises;

b) de descriptions des procédures pertinentes pour les catégories d'activités pour lesquelles il cherche à être désigné, garantissant ainsi la transparence et la reproductibilité de ces procédures;

c) de procédures pour exécuter les catégories d'activités pour lesquelles il cherche à être désigné qui tiennent dûment compte du degré de complexité de la technologie du moteur en question et de la nature du processus de production (fabrication en masse ou en série) du moteur; et

d) des moyens nécessaires à la bonne exécution des tâches liées aux catégories d'activités pour lesquelles il cherche à être désigné et d'un accès à l'ensemble des équipements ou installations nécessaires.

7. Le service technique, y compris ses cadres supérieurs et le personnel effectuant l'évaluation, est impartial et n'exerce aucune activité qui pourrait compromettre son indépendance de jugement ou son intégrité à l'égard des catégories d'activités pour lesquelles le service technique est désigné.

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

9. Le personnel d'un service technique est lié par le secret professionnel à l'égard de l'ensemble des informations qu'il obtient dans l'exercice de ses fonctions en vertu du présent règlement ou de toute disposition de droit national lui donnant effet.

Le personnel d'un service technique n'est pas lié par l'obligation visée au premier alinéa en ce qui concerne l'échange d'informations avec l'autorité compétente en matière de réception chargée de la désignation ou lorsque le droit de l'Union ou le droit national exige cet échange.

Les droits de propriété sont protégés.

▼B

Article 46

Filiales et sous-traitants des services techniques

1. Le service technique peut, uniquement avec l'accord de son autorité compétente en matière de réception chargée de la désignation, sous-traiter les tâches spécifiques liées aux catégories d'activités pour lesquelles il a été désigné conformément à l'article 47, paragraphe 1, ou les faire réaliser par une filiale.

En pareils cas, le service technique s'assure que le sous-traitant ou la filiale répond aux exigences énoncées à l'article 45 et en informe l'autorité compétente en matière de réception chargée de la désignation.

2. Le service technique assume l'entière responsabilité des tâches effectuées par l'ensemble de ses sous-traitants ou filiales, quel que soit leur lieu d'établissement.

3. Le service technique tient à la disposition de l'autorité compétente en matière de réception chargée de la désignation les documents pertinents concernant l'évaluation des qualifications du sous-traitant ou de la filiale et les tâches qu'ils ont exécutées.

Article 47

Désignation des services techniques

1. Les autorités compétentes en matière de réception désignent les services techniques pour une ou plusieurs des catégories d'activités suivantes, en fonction de leurs domaines de compétence:

a) catégorie A: effectuer les essais visés dans le présent règlement dans les installations appartenant au service technique en question;

b) catégorie B: superviser les essais visés dans le présent règlement, lorsque ces essais sont effectués dans les installations d'un constructeur ou d'un tiers;

c) catégorie C: évaluer et vérifier régulièrement les procédures suivies par le constructeur pour contrôler la conformité de la production;

d) catégorie D: superviser ou effectuer les essais ou les inspections pour contrôler la conformité de la production.

2. Une autorité compétente en matière de réception peut agir comme service technique pour une ou plusieurs des catégories d'activités visées au paragraphe 1.

3. Les services techniques d'un pays tiers, autres que ceux désignés conformément au présent article, peuvent faire l'objet d'une notification en vertu de l'article 50 lorsqu'une telle reconnaissance de services techniques est prévue par un accord bilatéral conclu entre l'Union et le pays tiers concerné.

▼B

Cependant, un service technique établi conformément à l'article 45, paragraphe 2, peut établir des filiales dans des pays tiers, à condition que ces filiales soient directement gérées et contrôlées par ce service technique.

Article 48

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

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 55 afin de compléter le présent règlement en établissant:

a) les normes auxquelles les services techniques doivent se conformer;

b) la procédure d'évaluation des services techniques, y compris le rapport correspondant, conformément à l'article 49.

Article 49

Évaluation des compétences des services techniques

1. L'autorité compétente en matière de réception chargée de la désignation établit un rapport d'évaluation démontrant que la conformité du service technique candidat au présent règlement et aux actes délégués adoptés en application de celui-ci a été évaluée. Le rapport d'évaluation peut comprendre un certificat d'accréditation émis par un organisme national d'accréditation attestant que le service technique respecte les exigences du présent règlement.

L'évaluation sur laquelle s'appuie le rapport d'évaluation est effectuée conformément aux dispositions énoncées dans un acte délégué visé à l'article 48.

2. L'autorité compétente en matière de réception chargée de la désignation révise le rapport d'évaluation au moins une fois tous les trois ans.

3. L'autorité compétente en matière de réception chargée de la désignation communique à la Commission, à sa demande, le rapport d'évaluation. En pareil cas, lorsque l'évaluation ne repose pas sur un certificat d'accréditation émis par un organisme d'accréditation national, l'autorité compétente en matière de réception chargée de la désignation fournit à la Commission des documents probants attestant des éléments suivants:

a) la compétence du service technique;

b) les dispositions prises pour garantir que ce service technique fait l'objet d'un suivi régulier de la part de l'autorité compétente en matière de réception chargée de la désignation; et

c) que le service technique satisfait aux exigences du présent règlement et des actes délégués adoptés en application de celui-ci.

▼B

4. L'autorité compétente en matière de réception qui a l'intention d'agir comme service technique conformément à l'article 47, paragraphe 2, apporte la preuve de sa conformité au moyen d'une évaluation réalisée par des contrôleurs indépendants de l'activité sur laquelle porte l'évaluation. Ces contrôleurs peuvent provenir de la même organisation pour autant qu'ils soient gérés de manière autonome par rapport au personnel exerçant l'activité faisant l'objet de l'évaluation.

Article 50

Procédures de notification

1. Pour chaque service technique qu'ils ont désigné, les États membres notifient à la Commission les informations suivantes:

a) la dénomination du service technique;

b) l'adresse, y compris l'adresse électronique;

c) les personnes responsables;

d) la catégorie d'activités; et

e) toute modification liée à une désignation visée à l'article 47.

2. Un service technique ne peut exercer les activités visées à l'article 47, paragraphe 1, au nom de l'autorité compétente en matière de réception chargée de la désignation que s'il a été préalablement notifié à la Commission conformément au paragraphe 1 du présent article.

3. Un même service technique peut être désigné par plusieurs autorités compétentes en matière de réception chargées de la désignation et notifié par les États membres de ces dernières indépendamment de la catégorie ou des catégories d'activités qu'il doit exercer conformément à l'article 47, paragraphe 1.

4. Lorsqu'une organisation ou un organisme compétent spécifique exerçant une activité qui ne figure pas à l'article 47, paragraphe 1, doit être désigné en application d'un acte délégué, les États membres concernés le notifient à la Commission conformément au présent article.

5. La Commission publie, sur son site internet, la liste et les coordonnées des services techniques qui ont fait l'objet d'une notification conformément au présent article.

Article 51

Modifications apportées aux désignations

1. Lorsqu'une autorité compétente en matière de réception chargée de la désignation a établi ou a été informée qu'un service technique qu'elle a désigné ne satisfait plus aux exigences définies dans le présent règlement, ou qu'il ne s'acquitte pas de ses obligations, elle soumet la désignation à des restrictions, la suspend ou la révoque, selon le cas, en fonction de la gravité du manquement auxdites exigences ou obligations.

L'État membre qui a notifié ce service technique à la Commission conformément à l'article 50, paragraphe 1, informe immédiatement la Commission d'une telle restriction, suspension ou révocation.

La Commission modifie les informations publiées visées à l'article 50, paragraphe 5, en conséquence.

▼B

2. En cas de restriction, de suspension ou de révocation de la désignation visée au paragraphe 1, ou lorsque le service technique a cessé ses activités, l'autorité compétente en matière de réception chargée de la désignation prend les mesures qui s'imposent pour faire en sorte que les dossiers dudit service soient traités par un autre service technique ou tenus à sa disposition ou à celle des autorités chargées de la surveillance du marché qui en font la demande.

Article 52

Contestation de la compétence des services techniques

1. La Commission enquête sur tous les cas dans lesquels elle a des doutes ou est avertie de doutes quant à la compétence d'un service technique ou au fait qu'il continue à satisfaire aux exigences qui lui sont applicables et à s'acquitter des responsabilités qui lui incombent.

2. L'État membre de l'autorité compétente en matière de réception chargée de la désignation communique à la Commission, sur demande, toutes les informations relatives au fondement de la désignation ou au maintien de la désignation du service technique concerné.

3. La Commission s'assure que toutes les informations sensibles obtenues au cours de ses enquêtes sont traitées de manière confidentielle.

4. Lorsque la Commission établit qu'un service technique ne satisfait pas ou plus aux exigences relatives à sa désignation, elle en informe l'État membre de l'autorité compétente en matière de réception chargée de la désignation, en vue de définir, en concertation avec cet État membre, les mesures correctives nécessaires, et elle demande à l'État membre concerné de prendre ces mesures correctives, y compris la révocation de la désignation si nécessaire.

Article 53

Obligations opérationnelles des services techniques

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

Les services techniques supervisent ou effectuent eux-mêmes les essais requis pour la réception UE par type ou les inspections mentionnées dans le présent règlement ou dans l'un des actes délégués ou des actes d'exécution adoptés en application de celui-ci, à moins que d'autres procédures soient autorisées.

Les services techniques ne peuvent pas effectuer des essais, des évaluations ou des inspections pour lesquels ils n'ont pas été désignés.

2. À tout moment, les services techniques:

a) permettent à l'autorité compétente en matière de réception chargée de la désignation de les observer lors des évaluations qu'ils effectuent, si cette autorité le juge approprié; et

▼B

b) sans préjudice de l'article 45, paragraphe 9, et de l'article 54, transmettent à l'autorité compétente en matière de réception chargée de la désignation les informations qui pourraient leur être demandées sur les catégories d'activités qu'ils exécutent et qui relèvent du champ d'application du présent règlement.

3. Lorsqu'un service technique constate qu'un constructeur n'a pas respecté les exigences définies dans le présent règlement, il en informe l'autorité compétente en matière de réception chargée de la désignation, qui exige, à son tour, du constructeur qu'il prenne les mesures correctives qui s'imposent.

L'autorité compétente en matière de réception chargée de la désignation ne délivre pas de certificat de réception UE par type tant que le constructeur n'a pas pris les mesures correctives qui s'imposent, à la satisfaction de ladite autorité.

4. Lorsqu'un service technique agissant au nom de l'autorité compétente en matière de réception chargée de la désignation constate, dans le cadre du contrôle de la conformité de la production postérieur à la délivrance du certificat de réception UE par type, qu'un type de moteurs ou qu'une famille de moteurs n'est plus conforme au présent règlement, ce service en informe l'autorité compétente en matière de réception chargée de la désignation.

L'autorité compétente en matière de réception prend les mesures appropriées comme le prévoit l'article 26.

Article 54

Obligations d'information incombant aux services techniques

1. Les services techniques informent leur autorité compétente en matière de réception chargée de la désignation de tout fait suivant:

a) un constat de non-conformité susceptible de donner lieu au refus, à la restriction, à la suspension ou au retrait d'une réception UE par type;

b) les circonstances influant sur la portée ou les conditions de leur désignation;

c) une demande d'information reçue des autorités chargées de la surveillance du marché concernant leurs activités.

2. Sur demande de leur autorité compétente en matière de réception chargée de la désignation, les services techniques fournissent des informations sur leurs activités dans le cadre de leur désignation, ainsi que sur toute autre activité exercée, y compris des activités transfrontalières et de sous-traitance.

CHAPITRE XIII

ACTES DÉLÉGUÉS ET ACTES D'EXÉCUTION

Article 55

Exercice de la délégation

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées au présent article.

▼B

2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 19, paragraphe 2, à l'article 24, paragraphe 11, à l'article 25, paragraphe 4, à l'article 26, paragraphe 6, à l'article 34, paragraphe 9, à l'article 42, paragraphe 4, à l'article 43, paragraphe 5, et à l'article 48 est conféré à la Commission pour une période de cinq ans à compter du 6 octobre 2016.

3. La délégation de pouvoir visée à l'article 19, paragraphe 2, à l'article 24, paragraphe 11, à l'article 25, paragraphe 4, à l'article 26, paragraphe 6, à l'article 34, paragraphe 9, à l'article 42, paragraphe 4, à l'article 43, paragraphe 5, et à l'article 48 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 énoncés 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 19, paragraphe 2, de l'article 24, paragraphe 11, de l'article 25, paragraphe 4, de l'article 26, paragraphe 6, de l'article 34, paragraphe 9, de l'article 42, paragraphe 4, de l'article 43, paragraphe 5, et de l'article 48 n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

Article 56

Comité

1. La Commission est assistée par le comité technique pour les véhicules à moteur (CTVM) institué en vertu de l'article 40, paragraphe 1, de la directive 2007/46/CE. 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.

3. Lorsque le comité n'émet aucun avis, la Commission n'adopte pas le projet d'acte d'exécution, et l'article 5, paragraphe 4, troisième alinéa, du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.

CHAPITRE XIV

DISPOSITIONS FINALES

Article 57

Sanctions

1. Les États membres prévoient des sanctions en cas de violation du présent règlement et des actes délégués ou des actes d'exécution adoptés en vertu du présent règlement par des opérateurs économiques ou des FEO. Ces sanctions doivent être effectives, proportionnées et dissuasives.

▼B

Les États membres notifient ces dispositions à la Commission au plus tard le 7 octobre 2018 et avisent cette dernière, sans tarder, de toute modification ultérieure.

Les États membres prennent toutes les mesures nécessaires pour assurer l'application des sanctions.

2. Les violations qui donnent lieu à des sanctions comprennent:

a) les fausses déclarations, notamment au cours des procédures de réception UE par type, des procédures conduisant à un rappel ou des procédures relatives aux dérogations;

b) la falsification des résultats des essais pour la réception UE par type ou de la surveillance des moteurs en service;

c) la dissimulation de données ou de spécifications techniques qui pourraient entraîner un rappel de moteurs, ou un refus ou un retrait d'une réception UE par type;

d) le recours à des stratégies d'invalidation;

e) le refus de donner accès à des informations;

f) la mise sur le marché de moteurs soumis à réception UE par type sans ladite réception, ou la falsification de documents ou de marquages réglementaires à cet effet;

g) la mise sur le marché de moteurs de transition et d'engins mobiles non routiers sur lesquels ces moteurs sont installés en violation des dispositions relatives aux dérogations;

h) le non-respect des restrictions énoncées à l'article 35, paragraphes 3 et 4;

i) la mise sur le marché d'un moteur modifié de façon telle qu'il n'est plus conforme aux spécifications de sa réception UE par type;

j) l'installation d'un moteur sur un engin mobile non routier pour une utilisation autre que l'utilisation exclusive prévue à l'article 4;

k) la mise sur le marché d'un moteur à usage spécial visé à l'article 34, paragraphe 5 ou 6, destiné à être utilisé dans un engin mobile non routier autre que ceux prévus auxdits paragraphes;

l) la mise sur le marché d'un moteur visé à l'article 34, paragraphe 7 ou 8, et à l'article 58, paragraphe 9, 10 ou 11, destiné à être utilisé dans un engin autre que ceux prévus auxdits paragraphes;

▼B

m) la mise sur le marché d'engins mobiles non routiers sur lesquels sont installés des moteurs soumis à réception UE par type en vertu du présent règlement, sans ladite réception;

n) la mise sur le marché d'engins mobiles non routiers enfreignant une restriction relative aux engins mobiles non routiers visée à l'article 34, paragraphe 8.

Article 58

Dispositions transitoires

1. Sans préjudice des chapitres II et III, le présent règlement n'invalide aucune réception UE par type ou dérogation avant les dates de mise sur le marché de moteurs énoncées à l'annexe III.

2. Les autorités compétentes en matière de réception peuvent, conformément à la législation pertinente applicable le 5 octobre 2016, continuer d'accorder des réceptions UE par type jusqu'aux dates obligatoires de réception UE par type de moteurs énoncées à l'annexe III et continuer d'accorder des dérogations conformément à cette législation jusqu'aux dates obligatoires de mise sur le marché des moteurs énoncées à l'annexe III.

Les États membres peuvent, conformément à la législation pertinente applicable le 5 octobre 2016, continuer à autoriser la mise sur le marché de moteurs jusqu'aux dates obligatoires de mise sur le marché des moteurs énoncées à l'annexe III.

3. Par dérogation au présent règlement, les moteurs ayant obtenu une réception UE par type conformément à la législation pertinente applicable le 5 octobre 2016, ou satisfaisant aux exigences énoncées par la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) et adoptées en tant que CCNR étape II, dans le cadre de la convention révisée pour la navigation du Rhin, peuvent continuer d'être mis sur le marché jusqu'aux dates de mise sur le marché de moteurs énoncées à l'annexe III.

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

4. Les moteurs qui, le 5 octobre 2016, ne relevaient pas du champ d'application de la directive 97/68/CE peuvent continuer d'être mis sur le marché en vertu des règles nationales en vigueur, le cas échéant, jusqu'aux dates de mise sur le marché de moteurs énoncées à l'annexe III.

5. Sans préjudice de l'article 5, paragraphe 3, de l'article 18, paragraphe 2, et, le cas échéant, de la directive 2008/57/CE et du règlement (UE) n° 1302/2014 de la Commission ([1]), les moteurs de transition et, le cas échéant, les engins mobiles non routiers sur lesquels ils sont installés peuvent continuer d'être mis sur le marché durant la période de transition, à condition que la date de production de ces engins corresponde au plus tard à dix-huit mois après le début de la période de transition.

([1]) Règlement (UE) n° 1302/2014 de la Commission du 18 novembre 2014 concernant une spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système «matériel roulant» — «Locomotives et matériel roulant destiné au transport de passagers» du système ferroviaire dans l'Union européenne (JO L 356 du 12.12.2014, p. 228).

▼M1

Pour les moteurs de sous-catégories de la catégorie NRE dont la date de mise sur le marché des moteurs de la phase V énoncée à l'annexe III est le 1er janvier 2020, les États membres autorisent une prolongation de douze mois de la période de transition et de la période de dix-huit mois visée au premier alinéa pour les FEO dont la production annuelle totale est inférieure à cent engins mobiles non routiers équipés de moteurs à combustion interne. Aux fins du calcul de ladite production annuelle totale, tous les FEO qui sont sous le contrôle d'une même personne physique ou morale sont considérés comme constituant un FEO unique.

Pour les moteurs de sous-catégories de la catégorie NRE dont la date de mise sur le marché des moteurs de la phase V énoncée à l'annexe III est le 1er janvier 2020 et qui sont utilisés dans des grues mobiles, la période de transition et la période de dix-huit mois visée au premier alinéa sont prolongées de douze mois.

▼B

Pour les moteurs de catégorie NRS d'une puissance inférieure à 19 kW utilisés dans des fraises à neige, la période de transition et la période de dix-huit mois visée au premier alinéa sont prolongées de vingt-quatre mois.

▼M1

Pour les moteurs de toutes les sous-catégories dont la date de mise sur le marché des moteurs de la phase V énoncée à l'annexe III est le 1er janvier 2019, à l'exception des moteurs visés au quatrième alinéa, la période de transition et la période de dix-huit mois visée au premier alinéa sont prolongées de douze mois.

▼B

6. Sous réserve du paragraphe 5 du présent article, les moteurs de transition satisfont au moins à l'une des exigences suivantes:

a) être conformes aux types de moteurs ou aux familles de moteurs dont la réception UE par type n'est plus valide en vertu de l'article 30, paragraphe 2, point a), et, à la date de leur production, couverts par une réception UE par type valide qui est conforme aux limites d'émission applicables les plus récentes définies dans la législation pertinente applicable en date du 5 octobre 2016;

b) appartenir à une plage de puissance qui n'était pas soumise à la réception par type liée aux émissions polluantes au niveau de l'Union en date du 5 octobre 2016; ou

c) être utilisés ou destinés à être utilisés dans une application qui n'était pas soumise à la réception par type liée aux émissions polluantes au niveau de l'Union en date du 5 octobre 2016.

7. La période durant laquelle des moteurs de transition peuvent être mis sur le marché est limitée à:

a) vingt-quatre mois à compter de la date applicable de mise sur le marché de moteurs énoncée à l'annexe III, dans le cas indiqué au paragraphe 5, premier alinéa;

b) trente-six mois à compter de la date applicable de mise sur le marché de moteurs énoncée à l'annexe III, dans le cas indiqué au paragraphe 5, deuxième et troisième alinéas;

c) quarante-huit mois à compter de la date applicable de mise sur le marché de moteurs énoncée à l'annexe III, dans le cas indiqué au paragraphe 5, quatrième alinéa;

▼M1

d) trente-six mois à compter de la date applicable de mise sur le marché de moteurs énoncée à l'annexe III, dans le cas indiqué au paragraphe 5, cinquième alinéa.

▼B

8. Les constructeurs s'assurent que les moteurs de transition mis sur le marché durant la période de transition sont conformes au marquage visé à l'article 32, paragraphe 2, point d).

9. Nonobstant l'article 5, paragraphe 3, l'article 18, paragraphe 2, et l'article 22, les États membres peuvent, pour une période prenant fin au plus tard le 17 septembre 2026, autoriser la mise sur le marché de moteurs de catégorie RLL d'une puissance nette maximale supérieure à 2 000 kW qui ne respectent pas les limites d'émission fixées à l'annexe II, à installer dans des locomotives qui ne circulent que sur un réseau ferroviaire isolé du point de vue technique et présentant un écartement de voie de 1 520 mm. Durant cette période, les moteurs mis sur le marché respectent au moins les limites d'émission que les moteurs devaient respecter pour être mis sur le marché le 31 décembre 2011. Les autorités compétentes en matière de réception des États membres accordent la réception UE par type et autorisent la mise sur le marché de ces moteurs.

10. Nonobstant l'article 5, paragraphe 3, et l'article 18, paragraphe 2, les États membres autorisent la mise sur le marché de moteurs de remplacement, pour une période qui ne dépasse pas quinze ans à compter des dates applicables pour la mise sur le marché de moteurs de la phase V énoncées à l'annexe III, pour autant que les moteurs appartiennent à une catégorie équivalente à la catégorie NRS et aient une puissance de référence minimale de 19 kW, ou appartiennent à une catégorie équivalente à la catégorie NRG, le moteur de remplacement et le moteur d'origine appartenant dans ce cas à une catégorie de moteurs ou à une plage de puissance n'ayant pas fait l'objet d'une réception par type au niveau de l'Union le 31 décembre 2016.

11. Nonobstant l'article 5, paragraphe 3, et l'article 18, paragraphe 2, les États membres autorisent la mise sur le marché de moteurs de remplacement, pour une période maximale de vingt ans à compter des dates applicables pour la mise sur le marché de moteurs de la phase V énoncées à l'annexe III, pour autant que les moteurs:

a) appartiennent à la catégorie NRE, aient une puissance de référence se situant entre 19 kW et 560 kW et respectent les exigences d'une phase d'émissions ayant expiré au plus tôt vingt ans avant leur mise sur le marché et prévoyant des limites d'émission au moins aussi strictes que celles que les moteurs à remplacer devaient respecter lorsqu'ils ont été initialement mis sur le marché;

b) appartiennent à une catégorie équivalente à la catégorie NRE et aient une puissance de référence supérieure à 560 kW, le moteur de remplacement et le moteur d'origine appartenant à une catégorie de moteurs ou à une plage de puissance n'ayant pas fait l'objet d'une réception par type au niveau de l'Union le 31 décembre 2016.

12. Les États membres peuvent décider de ne pas appliquer le présent règlement, pour une période prenant fin au plus tard le 17 septembre 2026, aux moteurs installés sur des engins de récolte du coton.

13. Les constructeurs s'assurent que les moteurs de remplacement sont conformes au marquage visé à l'article 32, paragraphe 2, point e).

▼B

Article 59

Rapport

1. Au plus tard le 31 décembre 2021, les États membres informent la Commission de l'application des procédures de réception UE par type établies dans le présent règlement.

2. Au plus tard le 31 décembre 2022, sur la base des informations communiquées en vertu du paragraphe 1, la Commission présente un rapport au Parlement européen et au Conseil sur l'application du présent règlement.

Article 60

Réexamen

1. Au plus tard le 31 décembre 2018, la Commission présente un rapport au Parlement européen et au Conseil en ce qui concerne l'évaluation de la possibilité d'établir des mesures harmonisées pour l'installation de dispositifs antipollution de mise à niveau sur les moteurs des engins mobiles non routiers qui ont déjà été mis sur le marché de l'Union. Ce rapport traite également des mesures techniques et des régimes d'incitations financières, de manière à aider les États membres à se conformer à la législation de l'Union sur la qualité de l'air en évaluant les mesures envisageables pour lutter contre la pollution de l'air dans les zones densément peuplées et dans le strict respect de la réglementation de l'Union relative aux aides d'État.

2. Au plus tard le 31 décembre 2020, la Commission présente un rapport au Parlement européen et au Conseil en ce qui concerne:

a) l'évaluation de nouvelles possibilités de réduction des émissions de polluants, réalisée sur la base des technologies disponibles et d'une analyse coût/bénéfice.

   En particulier, pour les moteurs des catégories IWP et IWA, l'évaluation de la faisabilité technologique et économique:

   i) d'une nouvelle réduction de la valeur limite d'émission pour les émissions de PN et de NO_x;

   ii) d'une nouvelle réduction du facteur A pour les moteurs fonctionnant partiellement ou totalement au gaz dans le cadre d'un fonctionnement dont l'incidence est neutre pour le climat par rapport aux moteurs fonctionnant au gazole; et

   iii) de l'ajout de valeurs limites de PN concernant les catégories de moteurs pour lesquelles aucune valeur de ce type n'est énoncée à l'annexe II du présent règlement;

b) le recensement des types de polluants potentiellement pertinents qui ne relèvent pas du champ d'application du présent règlement.

3. Au plus tard le 31 décembre 2025, la Commission présente un rapport au Parlement européen et au Conseil en ce qui concerne le recours aux dispositions dérogatoires prévues à l'article 34, paragraphes 4 et 5, ainsi que la surveillance des résultats des essais portant sur les émissions dont il est question à l'article 19 et les conclusions correspondantes.

▼B

Par ailleurs, le rapport contient une évaluation des essais requis pour la réception UE par type visés aux articles 24 et 25, l'accent étant mis en particulier sur la mesure dans laquelle ces essais correspondent aux conditions réelles de fonctionnement des moteurs, et il contient également une évaluation de la faisabilité de la mise en place d'essais pour les émissions de particules polluantes dans le cadre de la réalisation d'essais sur les moteurs en service visés à l'article 19.

4. Les rapports visés aux paragraphes 2 et 3:

a) reposent sur une consultation des parties concernées;

b) tiennent compte des normes de l'Union et des normes internationales correspondantes en vigueur; et

c) sont accompagnés, le cas échéant, de propositions législatives.

Article 61

Modifications de la directive 97/68/CE

La directive 97/68/CE est modifiée comme suit:

1) À l'article 9, paragraphe 4 *bis*, les alinéas suivants sont ajoutés:

«Par dérogation au premier alinéa, les États membres peuvent autoriser, à la demande d'un FEO, la mise sur le marché de moteurs qui respectent les valeurs limites d'émission de la phase III A, à condition que ces moteurs soient destinés à être installés sur des engins mobiles non routiers à utiliser en atmosphères explosibles au sens de l'article 2, point 5, de la directive 2014/34/UE du Parlement européen et du Conseil (*).

Les constructeurs fournissent à l'autorité compétente en matière de réception une preuve que les moteurs sont installés exclusivement sur des engins mobiles non routiers certifiés conformes à ces exigences. Une étiquette portant la mention “Moteur destiné exclusivement à un engin fabriqué par”, suivie du nom du FEO et de la référence unique de la dérogation correspondante, est apposée sur tout moteur de ce type, à côté du marquage réglementaire du moteur visée à l'annexe I, section 3.

Par dérogation au premier alinéa, les États membres peuvent accorder la réception UE par type et autoriser la mise sur le marché de moteurs de catégorie RLL d'une puissance nette maximale supérieure à 2 000 kW qui ne respectent pas les limites d'émission fixées à l'annexe II, à installer dans des locomotives qui ne circulent que sur un réseau ferroviaire isolé du point de vue technique et présentant un écartement de voie de 1 520 mm. Ces moteurs respectent au moins les limites d'émission que les moteurs devaient respecter pour être mis sur le marché le 31 décembre 2011.

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

▼B

2) À l'article 10, le paragraphe suivant est ajouté:

«8. Les États membres peuvent décider de ne pas appliquer la présente directive aux moteurs installés sur des engins de récolte du coton.»

Article 62

Modification du règlement (UE) n° 1024/2012

À l'annexe du règlement (UE) n° 1024/2012, le point suivant est ajouté:

▼C1

«10. Règlement (UE) 2016/1628 du Parlement européen et du Conseil du 14 septembre 2016 relatif aux exigences concernant les limites d'émission pour les gaz polluants et les particules polluantes et la réception par type pour les moteurs à combustion interne destinés aux engins mobiles non routiers, modifiant les règlements (UE) n° 1024/2012 et (UE) n° 167/2013 et modifiant et abrogeant la directive 97/68/CE (*): article 44.

_____

(*) JO L 252 du 16.9.2016, p. 53.»

▼B

Article 63

Modification du règlement (UE) n° 167/2013

L'article 19 du règlement (UE) n° 167/2013 est modifié comme suit:

1) Le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

«3. Les dispositions concernant les catégories de moteurs, les limites d'émission pour les gaz d'échappement, les cycles d'essai, les périodes de durabilité des caractéristiques d'émission, les exigences en matière d'émissions de gaz d'échappement, la surveillance des émissions des moteurs en service et la réalisation de mesures et d'essais, ainsi que les dispositions transitoires et les dispositions permettant la réception UE par type rapide et la mise sur le marché des moteurs de la phase V prévues pour les engins mobiles non routiers dans le règlement (UE) 2016/1628 du Parlement européen et du Conseil (*) et les actes délégués et actes d'exécution adoptés en application dudit règlement s'appliquent.

Aux fins de la mise sur le marché, de l'immatriculation ou de la mise en service de tracteurs des catégories T2, T4.1 et C2, les moteurs dont la plage de puissance se situe entre 56 et 130 kW et qui sont conformes aux exigences de la phase III B sont considérés comme des moteurs de transition au sens de l'article 3, point 32), du règlement (UE) 2016/1628.

_____

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

▼B

2) Au paragraphe 6, l'alinéa suivant est ajouté:

«Par dérogation au principe énoncé au deuxième alinéa, la Commission est habilitée à modifier, au plus tard le 31 décembre 2016, le règlement délégué (UE) 2015/96 de la Commission (*) de sorte que:

a) aux fins de la réception UE par type de tracteurs des catégories T2, T4.1 et C2, la période de report visée à l'article 11, paragraphe 4, du règlement délégué (UE) 2015/96 soit de quatre ans; et

b) dans le cadre du mécanisme de flexibilité visé à l'article 14 du règlement délégué (UE) 2015/96, la flexibilité autorisée conformément au point 1.1.1 de l'annexe V dudit règlement délégué soit portée à 150 % pour les tracteurs des catégories T2, T4.1 et C2.

_____

(*) Règlement délégué (UE) 2015/96 de la Commission du 1er octobre 2014 complétant le règlement (UE) no 167/2013 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les prescriptions relatives aux performances environnementales et aux performances de l'unité de propulsion des véhicules agricoles et forestiers (JO L 16 du 23.1.2015, p. 1).»

Article 64

Abrogation

1. Sans préjudice de l'article 58, paragraphes 1 à 4, du présent règlement, la directive 97/68/CE est abrogée avec effet au 1er janvier 2017.

2. Les références faites à la directive abrogée s'entendent comme faites au présent règlement.

Article 65

Entrée en vigueur et application

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

2. Le présent règlement est applicable à partir du 1er janvier 2017, à l'exception de l'article 61, qui est applicable à partir du 6 octobre 2016.

À compter du 6 octobre 2016, les autorités compétentes en matière de réception ne refusent pas d'accorder une réception UE par type pour un nouveau type de moteurs ou une nouvelle famille de moteurs et n'en interdisent pas la mise sur le marché lorsque le type de moteurs ou la famille de moteurs concerné est conforme aux chapitres II, III, IV et VIII ainsi qu'aux actes délégués et actes d'exécution adoptés en application du présent règlement.

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

▼B

ANNEXE I

Définition des sous-catégories de moteurs visées à l'article 4

Tableau I-1: sous-catégories de la catégorie de moteurs NRE définie à l'article 4, paragraphe 1, point 1)

Catégorie	Mode d'allumage	Régime	Plage de puissance (kW)	Sous-catégorie	Puissance de référence
NRE	APC	variable	$0 < P < 8$	NRE-v-1	Puissance nette maximale
	APC		$8 \leq P < 19$	NRE-v-2	
	APC		$19 \leq P < 37$	NRE-v-3	
	APC		$37 \leq P < 56$	NRE-v-4	
	tous		$56 \leq P < 130$	NRE-v-5	
			$130 \leq P \leq 560$	NRE-v-6	
			$P > 560$	NRE-v-7	
	APC	constant	$0 < P < 8$	NRE-c-1	Puissance nette nominale
	APC		$8 \leq P < 19$	NRE-c-2	
	APC		$19 \leq P < 37$	NRE-c-3	
	APC		$37 \leq P < 56$	NRE-c-4	
	tous		$56 \leq P < 130$	NRE-c-5	
			$130 \leq P \leq 560$	NRE-c-6	
			$P > 560$	NRE-c-7	

Tableau I-2: sous-catégories de la catégorie de moteurs NRG définie à l'article 4, paragraphe 1, point 2)

Catégorie	Mode d'allumage	Régime	Plage de puissance (kW)	Sous-catégorie	Puissance de référence
NRG	tous	variable	$P > 560$	NRG-v-1	Puissance nette maximale
		constant	$P > 560$	NRG-c-1	Puissance nette nominale

Tableau I-3: sous-catégories de la catégorie de moteurs NRSh définie à l'article 4, paragraphe 1, point 3)

Catégorie	Mode d'allumage	Régime	Plage de puissance (kW)	Cylindrée (cm^3)	Sous-catégorie	Puissance de référence
NRSh	AC	variable ou constant	$0 < P < 19$	$SV < 50$	NRSh-v-1a	Puissance nette maximale
				$SV \geq 50$	NRSh-v-1b	

▼B

Tableau I-4: sous-catégories de la catégorie de moteurs NRS définie à l'article 4, paragraphe 1, point 4)

Catégorie	Mode d'allumage	Régime	Plage de puissance (kW)	Cylindrée (cm^3)	Sous-catégorie	Puissance de référence
NRS	AC	variable ≥ 3 600 tr/min; ou constant	0 < P < 19	80 ≤ SV < 225	NRS-vr-1a	Puissance nette maximale
				SV ≥ 225	NRS-vr-1b	
		variable < 3 600 tr/min		80 ≤ SV < 225	NRS-vi-1a	
				SV ≥ 225	NRS-vi-1b	
		variable ou constant	19 ≤ P < 30	SV ≤ 1 000	NRS-v-2a	Puissance nette maximale
				SV > 1 000	NRS-v-2b	
			30 ≤ P < 56	toutes	NRS-v-3	Puissance nette maximale

Pour les moteurs dont P < 19 kW et SV < 80 cm^3 installés sur des engins autres que des engins portatifs, il convient d'utiliser les moteurs de la catégorie NRSh.

Tableau I-5: sous-catégories de la catégorie de moteurs IWP définie à l'article 4, paragraphe 1, point 5)

Catégorie	Mode d'allumage	Régime	Plage de puissance (kW)	Sous-catégorie	Puissance de référence
IWP	tous	variable	19 ≤ P < 75	IWP-v-1	Puissance nette maximale
			75 ≤ P < 130	IWP-v-2	
			130 ≤ P < 300	IWP-v-3	
			P ≥ 300	IWP-v-4	
		constant	19 ≤ P < 75	IWP-c-1	Puissance nette nominale
			75 ≤ P < 130	IWP-c-2	
			130 ≤ P < 300	IWP-c-3	
			P ≥ 300	IWP-c-4	

▼B

Tableau I-6: sous-catégories de la catégorie de moteurs IWA définie à l'article 4, paragraphe 1, point 6)

Catégorie	Mode d'allumage	Régime	Plage de puissance (kW)	Sous-catégorie	Puissance de référence
IWA	tous	variable	$19 \leq P < 75$	IWA-v-1	Puissance nette maximale
			$75 \leq P < 130$	IWA-v-2	
			$130 \leq P < 300$	IWA-v-3	
			$P \geq 300$	IWA-v-4	
		constant	$19 \leq P < 75$	IWA-c-1	Puissance nette nominale
			$75 \leq P < 130$	IWA-c-2	
			$130 \leq P < 300$	IWA-c-3	
			$P \geq 300$	IWA-c-4	

Tableau I-7: sous-catégories de la catégorie de moteurs RLL définie à l'article 4, paragraphe 1, point 7)

Catégorie	Mode d'allumage	Régime	Plage de puissance (kW)	Sous-catégorie	Puissance de référence
RLL	tous	variable	$P > 0$	RLL-v-1	Puissance nette maximale
		constant	$P > 0$	RLL-c-1	Puissance nette nominale

Tableau I-8: sous-catégories de la catégorie de moteurs RLR définie à l'article 4, paragraphe 1, point 8)

Catégorie	Mode d'allumage	Régime	Plage de puissance (kW)	Sous-catégorie	Puissance de référence
RLR	tous	variable	$P > 0$	RLR-v-1	Puissance nette maximale
		constant	$P > 0$	RLR-c-1	Puissance nette nominale

Tableau I-9: sous-catégories de la catégorie de moteurs SMB définie à l'article 4, paragraphe 1, point 9)

Catégorie	Mode d'allumage	Régime	Plage de puissance (kW)	Sous-catégorie	Puissance de référence
SMB	AC	variable ou constant	$P > 0$	SMB-v-1	Puissance nette maximale

Tableau I-10: sous-catégories de la catégorie de moteurs ATS définie à l'article 4, paragraphe 1, point 10)

Catégorie	Mode d'allumage	Régime	Plage de puissance (kW)	Sous-catégorie	Puissance de référence
ATS	AC	variable ou constant	$P > 0$	ATS-v-1	Puissance nette maximale

▼B

ANNEXE II

Limites d'émission pour les gaz d'échappement visées à l'article 18, paragraphe 2

Tableau II-1: limites d'émission de la phase V pour la catégorie de moteurs NRE définie à l'article 4, paragraphe 1, point 1)

Phase d'émissions	Sous-catégorie de moteurs	Plage de puissance	Mode d'allumage	CO	HC	NO_x	Masse PM	PN	A
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	#/kWh	
Phase V	NRE-v-1 NRE-c-1	$0 < P < 8$	APC	8,00	($HC + NO_x \leq 7,50$)		0,40 (1)	—	1,10
Phase V	NRE-v-2 NRE-c-2	$8 \leq P < 19$	APC	6,60	($HC + NO_x \leq 7,50$)		0,40	—	1,10
Phase V	NRE-v-3 NRE-c-3	$19 \leq P < 37$	APC	5,00	($HC + NO_x \leq 4,70$)		0,015	1×10^{12}	1,10
Phase V	NRE-v-4 NRE-c-4	$37 \leq P < 56$	APC	5,00	($HC + NO_x \leq 4,70$)		0,015	1×10^{12}	1,10
Phase V	NRE-v-5 NRE-c-5	$56 \leq P < 130$	tous	5,00	0,19	0,40	0,015	1×10^{12}	1,10
Phase V	NRE-v-6 NRE-c-6	$130 \leq P \leq 560$	tous	3,50	0,19	0,40	0,015	1×10^{12}	1,10
Phase V	NRE-v-7 NRE-c-7	$P > 560$	tous	3,50	0,19	3,50	0,045	—	6,00

(1) 0,60 pour les moteurs à injection directe à refroidissement par air à démarrage manuel.

Tableau II-2: limites d'émission de la phase V pour la catégorie de moteurs NRG définie à l'article 4, paragraphe 1, point 2)

Phase d'émissions	Sous-catégorie de moteurs	Plage de puissance	Mode d'allumage	CO	HC	NO_x	Masse PM	PN	A
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	#/kWh	
Phase V	NRG-v-1 NRG-c-1	$P > 560$	tous	3,50	0,19	0,67	0,035	—	6,00

Tableau II-3: limites d'émission de la phase V pour la catégorie de moteurs NRSh définie à l'article 4, paragraphe 1, point 3)

Phase d'émissions	Sous-catégorie de moteurs	Plage de puissance	Mode d'allumage	CO	$HC + NO_x$
		kW		g/kWh	g/kWh
Phase V	NRSh-v-1a	$0 < P < 19$	AC	805	50
Phase V	NRSh-v-1b			603	72

▼B

Tableau II-4: limites d'émission de la phase V pour la catégorie de moteurs NRS définie à l'article 4, paragraphe 1, point 4)

Phase d'émissions	Sous-catégorie de moteurs	Plage de puissance	Mode d'allumage	CO	HC + NO_x
		kW		g/kWh	g/kWh
Phase V	NRS-vr-1a NRS-vi-1a	0 < P < 19	AC	610	10
Phase V	NRS-vr-1b NRS-vi-1b			610	8
Phase V	NRS-v-2a	19 ≤ P ≤ 30		610	8
Phase V	NRS-v-2b NRS-v-3	19 ≤ P < 56		4,40 (*)	2,70 (*)

(*) À titre optionnel et alternatif, toute combinaison de valeurs répondant à l'équation (HC + NO_x) × $CO^{0.784}$ ≤ 8,57 ainsi qu'aux conditions suivantes: CO ≤ 20,6 g/kWh et (HC + NO_x) ≤ 2,7 g/kWh.

Tableau II-5: limites d'émission de la phase V pour la catégorie de moteurs IWP définie à l'article 4, paragraphe 1, point 5)

Phase d'émissions	Sous-catégorie de moteurs	Plage de puissance	Mode d'allumage	CO	HC	NO_x	Masse PM	PN	A
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	#/kWh	
Phase V	IWP-v-1 IWP-c-1	19 ≤ P < 75	tous	5,00	(HC + NO_x ≤ 4,70)		0,30	—	6,00
Phase V	IWP-v-2 IWP-c-2	75 ≤ P < 130	tous	5,00	(HC + NO_x ≤ 5,40)		0,14	—	6,00
Phase V	IWP-v-3 IWP-c-3	130 ≤ P < 300	tous	3,50	1,00	2,10	0,10	—	6,00
Phase V	IWP-v-4 IWP-c-4	P ≥ 300	tous	3,50	0,19	1,80	0,015	1×10^{12}	6,00

Tableau II-6: limites d'émission de la phase V pour la catégorie de moteurs IWA définie à l'article 4, paragraphe 1, point 6)

Phase d'émissions	Sous-catégorie de moteurs	Plage de puissance	Mode d'allumage	CO	HC	NO_x	Masse PM	PN	A
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	#/kWh	
Phase V	IWA-v-1 IWA-c-1	19 ≤ P < 75	tous	5,00	(HC + NO_x ≤ 4,70)		0,30	—	6,00
Phase V	IWA-v-2 IWA-c-2	75 ≤ P < 130	tous	5,00	(HC + NO_x ≤ 5,40)		0,14	—	6,00
Phase V	IWA-v-3 IWA-c-3	130 ≤ P < 300	tous	3,50	1,00	2,10	0,10	—	6,00
Phase V	IWA-v-4 IWA-c-4	P ≥ 300	tous	3,50	0,19	1,80	0,015	1×10^{12}	6,00

▼B

Tableau II-7: limites d'émission de la phase V pour la catégorie de moteurs RLL définie à l'article 4, paragraphe 1, point 7)

Phase d'émissions	Sous-catégorie de moteurs	Plage de puissance	Mode d'allumage	CO	HC	NO_x	Masse PM	PN	A
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	#/kWh	
Phase V	RLL-c-1 RLL-v-1	P > 0	tous	3,50	(HC + NO_x ≤ 4,00)		0,025	—	6,00

Tableau II-8: limites d'émission de la phase V pour la catégorie de moteurs RLR définie à l'article 4, paragraphe 1, point 8)

Phase d'émissions	Sous-catégorie de moteurs	Plage de puissance	Mode d'allumage	CO	HC	NO_x	Masse PM	PN	A
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	#/kWh	
Phase V	RLR-c-1 RLR-v-1	P > 0	tous	3,50	0,19	2,00	0,015	1×10^{12}	6,00

Tableau II-9: limites d'émission de la phase V pour la catégorie de moteurs SMB définie à l'article 4, paragraphe 1, point 9)

Phase d'émissions	Sous-catégorie de moteurs	Plage de puissance	Mode d'allumage	CO	NO_x	HC
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh
Phase V	SMB-v-1	P > 0	AC	275	—	75

Tableau II-10: limites d'émission de la phase V pour la catégorie de moteurs ATS définie à l'article 4, paragraphe 1, point 10)

Phase d'émissions	Sous-catégorie de moteurs	Plage de puissance	Mode d'allumage	CO	HC + NO_x
		kW		g/kWh	g/kWh
Phase V	ATS-v-1	P > 0	AC	400	8

Dispositions spécifiques sur les limites d'émission pour les hydrocarbures (HC) totaux pour les moteurs fonctionnant partiellement ou totalement au gaz

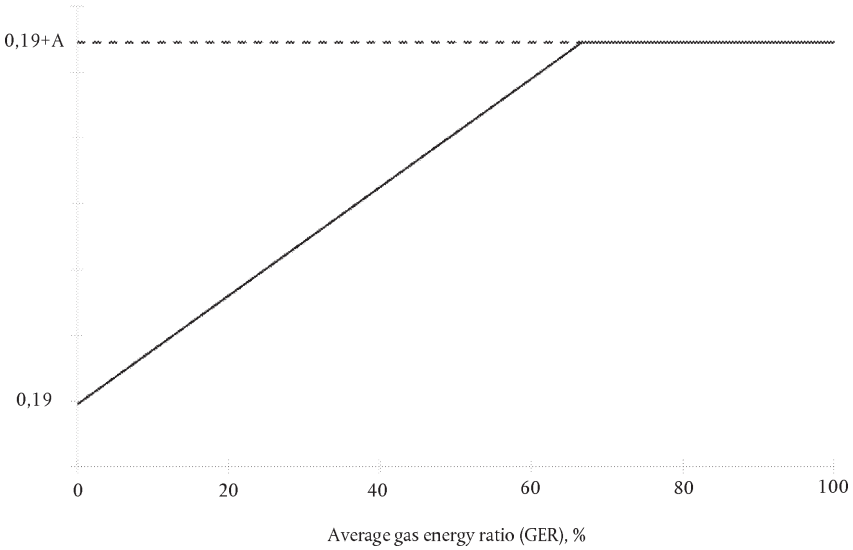
1. Pour les sous-catégories pour lesquelles un facteur A est défini, la limite d'émission pour les HC pour les moteurs fonctionnant partiellement ou totalement au gaz indiquée dans les tableaux II-1 à II-10 est remplacée par celle calculée à l'aide de la formule suivante:

   $HC = 0{,}19 + (1{,}5 \times A \times GER)$

   où GER est le pouvoir énergétique relatif moyen du gaz sur le cycle d'essai adéquat. Lorsqu'un cycle d'essai en conditions stationnaires et un cycle d'essai en conditions transitoires s'appliquent, le GER est déterminé sur la base du cycle d'essai en conditions transitoires avec démarrage à chaud. Lorsque plusieurs cycles d'essai en conditions stationnaires s'appliquent, le GER moyen est déterminé pour chaque cycle individuellement.

▼B

Si la limite calculée pour les émissions de HC excède la valeur de 0,19 + A, la limite des émissions de HC est établie à 0,19 + A.



Graphique 1. Schéma montrant la limite d'émission pour les HC en fonction du GER moyen

2. Pour les sous-catégories avec une limite combinée pour les émissions de HC et de NO_x, la valeur limite combinée pour les émissions de HC et de NO_x est réduite de 0,19 g/kWh et s'applique uniquement aux émissions de NO_x.

3. Pour les moteurs à carburant non gazeux, la formule ne s'applique pas.

▼B

ANNEXE III

Calendrier pour l'application du présent règlement en ce qui concerne les réceptions UE par type et la mise sur le marché

Tableau III-1: dates d'application du présent règlement pour la catégorie de moteurs NRE

Catégorie	Mode d'allumage	Plage de puissance (kW)	Sous-catégorie	Date obligatoire d'application du présent règlement pour	
				la réception UE par type de moteurs	la mise sur le marché de moteurs
NRE	APC	0 < P < 8	NRE-v-1 NRE-c-1	1er janvier 2018	1er janvier 2019
	APC	8 ≤ P < 19	NRE-v-2 NRE-c-2		
	APC	19 ≤ P < 37	NRE-v-3 NRE-c-3	1er janvier 2018	1er janvier 2019
		37 ≤ P < 56	NRE-v-4 NRE-c-4		
	tous	56 ≤ P < 130	NRE-v-5 NRE-c-5	1er janvier 2019	1er janvier 2020
		130 ≤ P ≤ 560	NRE-v-6 NRE-c-6	1er janvier 2018	1er janvier 2019
		P > 560	NRE-v-7 NRE-c-7	1er janvier 2018	1er janvier 2019

Tableau III-2: dates d'application du présent règlement pour la catégorie de moteurs NRG

Catégorie	Mode d'allumage	Plage de puissance (kW)	Sous-catégorie	Date obligatoire d'application du présent règlement pour	
				la réception UE par type de moteurs	la mise sur le marché de moteurs
NRG	tous	P > 560	NRG-v-1 NRG-c-1	1er janvier 2018	1er janvier 2019

Tableau III-3: dates d'application du présent règlement pour la catégorie de moteurs NRSh

Catégorie	Mode d'allumage	Plage de puissance (kW)	Sous-catégorie	Date obligatoire d'application du présent règlement pour	
				la réception UE par type de moteurs	la mise sur le marché de moteurs
NRSh	AC	0 < P < 19	NRSh-v-1a NRSh-v-1b	1er janvier 2018	1er janvier 2019

▼B

Tableau III-4: dates d'application du présent règlement pour la catégorie de moteurs NRS

Catégorie	Mode d'allumage	Plage de puissance (kW)	Sous-catégorie	Date obligatoire d'application du présent règlement pour	
				la réception UE par type de moteurs	la mise sur le marché de moteurs
NRS	AC	0 < P < 56	NRS-vr-1a NRS-vi-1a NRS-vr-1b NRS-vi-1b NRS-v-2a NRS-v-2b NRS-v-3	1er janvier 2018	1er janvier 2019

Tableau III-5: dates d'application du présent règlement pour la catégorie de moteurs IWP

Catégorie	Mode d'allumage	Plage de puissance (kW)	Sous-catégorie	Date obligatoire d'application du présent règlement pour	
				la réception UE par type de moteurs	la mise sur le marché de moteurs
IWP	tous	19 ≤ P < 300	IWP-v-1 IWP-c-1 IWP-v-2 IWP-c-2 IWP-v-3 IWP-c-3	1er janvier 2018	1er janvier 2019
		P ≥ 300	IWP-v-4 IWP-c-4	1er janvier 2019	1er janvier 2020

Tableau III-6: dates d'application du présent règlement pour la catégorie de moteurs IWA

Catégorie	Mode d'allumage	Plage de puissance (kW)	Sous-catégorie	Date obligatoire d'application du présent règlement pour	
				la réception UE par type de moteurs	la mise sur le marché de moteurs
IWA	tous	19 ≤ P < 300	IWA-v-1 IWA-c-1 IWA-v-2 IWA-c-2 IWA-v-3 IWA-c-3	1er janvier 2018	1er janvier 2019
		P ≥ 300	IWA-v-4 IWA-c-4	1er janvier 2019	1er janvier 2020

Tableau III-7: dates d'application du présent règlement pour la catégorie de moteurs RLL

Catégorie	Mode d'allumage	Plage de puissance (kW)	Sous-catégorie	Date obligatoire d'application du présent règlement pour	
				la réception UE par type de moteurs	la mise sur le marché de moteurs
RLL	tous	P > 0	RLL-v-1 RLL-c-1	1er janvier 2020	1er janvier 2021

▼B

Tableau III-8: dates d'application du présent règlement pour la catégorie de moteurs RLR

Catégorie	Mode d'allumage	Plage de puissance (kW)	Sous-catégorie	Date obligatoire d'application du présent règlement pour	
				la réception UE par type de moteurs	la mise sur le marché de moteurs
RLR	tous	P > 0	RLR-v-1 RLR-c-1	1er janvier 2020	1er janvier 2021

Tableau III-9: dates d'application du présent règlement pour la catégorie de moteurs SMB

Catégorie	Mode d'allumage	Plage de puissance (kW)	Sous-catégorie	Date obligatoire d'application du présent règlement pour	
				la réception UE par type de moteurs	la mise sur le marché de moteurs
SMB	AC	P > 0	SMB-v-1	1er janvier 2018	1er janvier 2019

Tableau III-10: dates d'application du présent règlement pour la catégorie de moteurs ATS

Catégorie	Mode d'allumage	Plage de puissance (kW)	Sous-catégorie	Date obligatoire d'application du présent règlement pour	
				la réception UE par type de moteurs	la mise sur le marché de moteurs
ATS	AC	P > 0	ATS-v-1	1er janvier 2018	1er janvier 2019

▼B

ANNEXE IV

Cycles d'essai en conditions stationnaires pour engins non routiers (NRSC)

Tableau IV-1: cycles d'essai NRSC pour les moteurs de catégorie NRE

Catégorie	Régime	Finalité	Sous-catégorie	NRSC
NRE	variable	Moteur à régime variable dont la puissance de référence est inférieure à 19 kW	NRE-v-1 NRE-v-2	G2 ou C1
		Moteur à régime variable dont la puissance de référence est supérieure ou égale à 19 kW, mais n'excède pas 560 kW	NRE-v-3 NRE-v-4 NRE-v-5 NRE-v-6	C1
		Moteur à régime variable dont la puissance de référence est supérieure à 560 kW	NRE-v-7	C1
	constant	Moteur à régime constant	NRE-c-1 NRE-c-2 NRE-c-3 NRE-c-4 NRE-c-5 NRE-c-6 NRE-c-7	D2

Tableau IV-2: cycles d'essai NRSC pour les moteurs de catégorie NRG

Catégorie	Régime	Finalité	Sous-catégorie	NRSC
NRG	variable	Moteur à régime variable pour groupes électrogènes	NRG-v-1	C1
	constant	Moteur à régime constant pour groupes électrogènes	NRG-c-1	D2

Tableau IV-3: cycles d'essai NRSC pour les moteurs de catégorie NRSh

Catégorie	Régime	Finalité	Sous-catégorie	NRSC
NRSh	variable ou constant	Moteur dont la puissance de référence n'excède pas 19 kW, destiné aux engins portatifs	NRSh-v-1a NRSh-v-1b	G3

Tableau IV-4: cycles d'essai NRSC pour les moteurs de catégorie NRS

Catégorie	Régime	Finalité	Sous-catégorie	NRSC
NRS	variable < 3 600 tr/min	Moteur à régime variable dont la puissance de référence n'excède pas 19 kW, destiné à un régime < 3 600 tr/min	NRS-vi-1a NRS-vi-1b	G1
	Variable ≥ 3 600 tr/min; ou constant	Moteur à régime variable dont la puissance de référence n'excède pas 19 kW, destiné à un régime ≥ 3 600 tr/min; moteur à régime constant dont la puissance de référence n'excède pas 19 kW	NRS-vr-1a NRS-vr-1b	G2
	variable ou constant	Moteur dont la puissance de référence est comprise entre 19 kW et 30 kW et la cylindrée totale est inférieure à 1 litre	NRS-v-2a	G2
		Moteur dont la puissance de référence est supérieure à 19 kW, autre que les moteurs dont la puissance de référence est comprise entre 19 kW et 30 kW et la cylindrée totale est inférieure à 1 litre	NRS-v-2b NRS-v-3	C2

▼B

Tableau IV-5: cycles d'essai NRSC pour les moteurs de catégorie IWP

Catégorie	Régime	Finalité	Sous-catégorie	NRSC
IWP	variable	Moteur à régime variable destiné à la propulsion fonctionnant sur une courbe d'hélice à pas fixe	IWP-v-1 IWP-v-2 IWP-v-3 IWP-v-4	E3
	constant	Moteur à régime constant destiné à la propulsion fonctionnant avec des hélices à pas variable ou couplées électriquement	IWP-c-1 IWP-c-2 IWP-c-3 IWP-c-4	E2

Tableau IV-6: cycles d'essai NRSC pour les moteurs de catégorie IWA

Catégorie	Régime	Finalité	Sous-catégorie	NRSC
IWA	variable	Moteur à régime variable destiné à être utilisé à des fins auxiliaires dans des bateaux de navigation intérieure	IWA-v-1 IWA-v-2 IWA-v-3 IWA-v-4	C1
	constant	Moteur à régime constant destiné à être utilisé à des fins auxiliaires dans des bateaux de navigation intérieure	IWA-c-1 IWA-c-2 IWA-c-3 IWA-c-4	D2

Tableau IV-7: cycles d'essai NRSC pour les moteurs de catégorie RLL

Catégorie	Régime	Finalité	Sous-catégorie	NRSC
RLL	variable	Moteur à régime variable destiné à la propulsion de locomotives	RLL-v-1	F
	constant	Moteur à régime constant destiné à la propulsion de locomotives	RLL-c-1	D2

Tableau IV-8: cycles d'essai NRSC pour les moteurs de catégorie RLR

Catégorie	Régime	Finalité	Sous-catégorie	NRSC
RLR	variable	Moteur à régime variable destiné à la propulsion d'autorails	RLR-v-1	C1
	constant	Moteur à régime constant destiné à la propulsion d'autorails	RLR-c-1	D2

▼B

Tableau IV-9: cycles d'essai NRSC pour les moteurs de catégorie SMB

Catégorie	Régime	Finalité	Sous-catégorie	NRSC
SMB	variable ou constant	Moteurs destinés à la propulsion de motoneiges	SMB-v-1	H

Tableau IV-10: cycles d'essai NRSC pour les moteurs de catégorie ATS

Catégorie	Régime	Finalité	Sous-catégorie	NRSC
ATS	variable ou constant	Moteurs destinés à la propulsion de VTT ou de véhicules côte à côte	ATS-v-1	G1

Cycles d'essai en conditions transitoires pour engins non routiers

Tableau IV-11: cycle d'essai en conditions transitoires pour engins non routiers pour les moteurs de catégorie NRE

Catégorie	Régime	Finalité	Sous-catégorie	
NRE	variable	Moteur à régime variable dont la puissance de référence est égale ou supérieure à 19 kW, mais n'excède pas 560 kW	NRE-v-3 NRE-v-4 NRE-v-5 NRE-v-6	NRTC

Tableau IV-12: cycles d'essai en conditions transitoires pour engins non routiers pour les moteurs de catégorie NRS ([1])

Catégorie	Régime	Finalité	Sous-catégorie	
NRS	variable ou constant	Moteur dont la puissance de référence est supérieure à 19 kW, autre que les moteurs dont la puissance de référence est comprise entre 19 kW et 30 kW et la cylindrée totale est inférieure à 1 litre	NRS-v-2b NRS-v-3	LSI-NRTC

([1]) Uniquement applicable aux moteurs à régime d'essai maximal ≤ 3 400 tr/min.

▼B

ANNEXE V

Périodes de durabilité des caractéristiques d'émission (EDP) visées à l'article 25, paragraphe 1

Tableau V-1: EDP pour la catégorie de moteurs NRE

Catégorie	Mode d'allumage	Régime	Plage de puissance (kW)	Sous-catégorie	EDP (heures)
NRE	APC	variable	0 < P < 8	NRE-v-1	3 000
	APC		8 ≤ P < 19	NRE-v-2	
	APC		19 ≤ P < 37	NRE-v-3	5 000
	APC		37 ≤ P < 56	NRE-v-4	8 000
	tous		56 ≤ P < 130	NRE-v-5	
			130 ≤ P ≤ 560	NRE-v-6	
			P > 560	NRE-v-7	
	APC	constant	0 < P < 8	NRE-c-1	3 000
	APC		8 ≤ P < 19	NRE-c-2	
	APC		19 ≤ P < 37	NRE-c-3	
	APC		37 ≤ P < 56	NRE-c-4	8 000
	tous		56 ≤ P < 130	NRE-c-5	
			130 ≤ P ≤ 560	NRE-c-6	
			P > 560	NRE-c-7	

Tableau V-2: EDP pour la catégorie de moteurs NRG

Catégorie	Mode d'allumage	Régime	Plage de puissance (kW)	Sous-catégorie	EDP (heures)
NRG	tous	constant	P > 560	NRG-v-1	8 000
		variable		NRG-c-1	

Tableau V-3: EDP pour la catégorie de moteurs NRSh

Catégorie	Mode d'allumage	Régime	Plage de puissance (kW)	Cylindrée (cm^3)	Sous-catégorie	EDP (heures)
NRSh	AC	variable ou constant	0 < P < 19	SV < 50	NRSh-v-1a	50/125/300 [1]
				SV ≥ 50	NRSh-v-1b	

[1] Les heures EDP correspondent aux catégories EDP Cat 1/Cat 2/Cat 3 telles que définies dans les actes délégués adoptés en vertu du présent règlement.

▼B

Tableau V-4: EDP pour la catégorie de moteurs NRS

Catégorie	Mode d'allumage	Régime	Plage de puissance (kW)	Cylindrée (cm^3)	Sous-catégorie	EDP (heures)
NRS	AC	variable ≥ 3 600 tr/min; ou constant	0 < P < 19	80 ≤ SV < 225	NRS-vr-1a	125/250/500 ([1])
		variable < 3 600 tr/min			NRS-vi-1a	
		variable ≥ 3 600 tr/min; ou constant		SV ≥ 225	NRS-vr-1b	250/500/1 000 ([1])
		variable < 3 600 tr/min			NRS-vi-1b	
		variable ou constant	19 ≤ P < 30	SV ≤ 1 000	NRS-v-2a	1 000
				SV > 1 000	NRS-v-2b	5 000
			30 ≤ P < 56	toutes-	NRS-v-3	5 000

([1]) Les heures EDP correspondent aux catégories EDP Cat 1/Cat 2/Cat 3 telles que définies dans les actes délégués adoptés en vertu du présent règlement.

Tableau V-5: EDP pour la catégorie de moteurs IWP

Catégorie	Mode d'allumage	Régime	Plage de puissance (kW)	Sous-catégorie	EDP (heures)
IWP	tous	variable	19 ≤ P < 75	IWP-v-1	10 000
			75 ≤ P < 130	IWP-v-2	
			130 ≤ P < 300	IWP-v-3	
			P ≥ 300	IWP-v-4	
		constant	19 ≤ P < 75	IWP-c-1	10 000
			75 ≤ P < 130	IWP-c-2	
			130 ≤ P < 300	IWP-c-3	
			P ≥ 300	IWP-c-4	

Tableau V-6: EDP pour la catégorie de moteurs IWA

Catégorie	Mode d'allumage	Régime	Plage de puissance (kW)	Sous-catégorie	EDP (heures)
IWA	tous	variable	19 ≤ P < 75	IWA-v-1	10 000
			75 ≤ P < 130	IWA-v-2	
			130 ≤ P < 300	IWA-v-3	
			P ≥ 300	IWA-v-4	
		constant	19 ≤ P < 75	IWA-c-1	10 000
			75 ≤ P < 130	IWA-c-2	
			130 ≤ P < 300	IWA-c-3	
			P ≥ 300	IWA-c-4	

▼B

Tableau V-7: EDP pour la catégorie de moteurs RLL

Catégorie	Mode d'allumage	Régime	Plage de puissance (kW)	Sous-catégorie	EDP (heures)
RLL	tous	variable	P > 0	RLL-v-1	10 000
		constant	P > 0	RLL-c-1	

Tableau V-8: EDP pour la catégorie de moteurs RLR

Catégorie	Mode d'allumage	Régime	Plage de puissance (kW)	Sous-catégorie	EDP (heures)
RLR	tous	variable	P > 0	RLR-v-1	10 000
		constant	P > 0	RLR-c-1	

Tableau V-9: EDP pour la catégorie de moteurs SMB

Catégorie	Mode d'allumage	Régime	Plage de puissance (kW)	Sous-catégorie	EDP (heures)
SMB	AC	variable ou constant	P > 0	SMB-v-1	400 ([1])

([1]) À titre alternatif, une période de durabilité des caractéristiques d'émissions de 8 000 km est permise.

Tableau V-10: EDP pour la catégorie de moteurs ATS

Catégorie	Mode d'allumage	Régime	Plage de puissance (kW)	Sous-catégorie	EDP (heures)
ATS	AC	variable ou constant	P > 0	ATS-v-1	500/1 000 ([1])

([1]) Les heures EDP correspondent aux cylindrées totales suivantes: < 100 cm^3 / ≥ 100 cm^3.

▼B

ANNEXE VI

Valeurs limites d'émission des moteurs à usage spécial visées à l'article 34, paragraphe 5

Tableau VI-1: valeurs limites d'émission des moteurs à usage spécial pour la catégorie de moteurs NRE

Phase d'émissions	Sous-catégorie de moteurs	Plage de puissance	Mode d'allumage	CO	HC	NO_x	Masse PM	A
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	
SPE	NRE-v-1 NRE-c-1	$0 < P < 8$	APC	8	7,5		0,4	6,0
SPE	NRE-v-2 NRE-c-2	$8 \leq P < 19$	APC	6,6	7,5		0,4	6,0
SPE	NRE-v-3 NRE-c-3	$19 \leq P < 37$	APC	5,5	7,5		0,6	6,0
SPE	NRE-v-4 NRE-c-4	$37 \leq P < 56$	APC	5,0	4,7		0,4	6,0
SPE	NRE-v-5 NRE-c-5	$56 \leq P < 130$	tous	5,0	4,0		0,3	6,0
SPE	NRE-v-6 NRE-c-6	$130 \leq P \leq 560$	tous	3,5	4,0		0,2	6,0
SPE	NRE-v-7 NRE-c-7	$P > 560$	tous	3,5	6,4		0,2	6,0

Tableau VI-2: valeurs limites d'émission des moteurs à usage spécial pour la catégorie de moteurs NRG

Phase d'émissions	Sous-catégorie de moteurs	Plage de puissance	Mode d'allumage	CO	HC	NO_x	Masse PM	A
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	
SPE	NRG-c-1 NRG-v-1	$P > 560$	tous	3,5	6,4		0,2	6,0

Tableau VI-3: valeurs limites d'émission des moteurs à usage spécial pour la catégorie de moteurs RLL

Phase d'émissions	Sous-catégorie de moteurs	Plage de puissance	Mode d'allumage	CO	HC	NO_x	Masse PM	A
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	
SPE	RLL-v-1 RLL-c-1	$P \leq 560$	tous	3,5	($HC + NO_x \leq 4,0$)		0,2	6,0
SPE	RLL-v-1 RLL-c-1	$P > 560$ kW	tous	3,5	0,5	6,0	0,2	6,0
SPE	RLL-v-1 RLL-c-1	$P > 2\,000$ kW et SVc (1) > 5 litres	tous	3,5	0,4	7,4	0,2	6,0

(1) Cylindrée unitaire.