II

(Actes non législatifs)

RÈGLEMENTS

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

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

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le règlement (UE) nº 167/2013 du Parlement européen et du Conseil du 5 février 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules agricoles et forestiers ([1]), et notamment son article 19, paragraphe 6,

considérant ce qui suit:

(1) Le marché intérieur est un espace sans frontières intérieures dans lequel la libre circulation des marchandises, des personnes, des services et des capitaux est assurée. À cette fin, un système complet de réception UE par type et un système renforcé de surveillance du marché des véhicules agricoles et forestiers et de leurs systèmes, composants et entités techniques distinctes ont été mis en place par le règlement (UE) nº 167/2013.

(2) L'expression «véhicules agricoles et forestiers» couvre un large éventail de types de véhicules différents équipés d'un ou de plusieurs essieux et de deux, quatre ou davantage de roues ou de véhicules équipés de chenilles, par exemple des tracteurs à roues, des tracteurs à chenilles, des remorques et des engins tractés, utilisés dans un large éventail d'applications agricoles et forestières, y compris des travaux spécialisés.

(3) À la suite de la demande du Parlement européen et dans le but de simplifier et d'accélérer l'adoption de la législation en matière de réception par type, une nouvelle approche réglementaire a été introduite dans la législation de l'Union sur la réception par type: le législateur dans la procédure législative ordinaire fixe seulement les règles et principes fondamentaux et délègue à la Commission le pouvoir d'adopter des actes délégués concernant les détails techniques. Selon ce principe, le règlement (UE) nº 167/2013 énonce les dispositions fondamentales concernant la sécurité fonctionnelle, la sécurité au travail et les performances environnementales et délègue à la Commission le pouvoir d'établir les spécifications techniques correspondantes dans des actes délégués.

(4) Il convient, par conséquent, de fixer à présent les prescriptions techniques pour la réception par type des véhicules agricoles et forestiers en ce qui concerne leurs performances environnementales et les performances de leur unité de propulsion.

(5) En 2010, la Commission a établi une stratégie européenne pour des véhicules propres et économes en énergie ([2]). Cette stratégie a proposé que l'Union agisse dans les domaines où elle peut apporter une valeur ajoutée distincte et compléter les actions entreprises par l'industrie et les pouvoirs publics nationaux et régionaux. Ces actions devraient viser à améliorer les performances environnementales des véhicules et renforcer dans le même temps la

([1]) JO L 60 du 2.3.2013, p. 1.
([2]) COM(2010) 186 final du 28 avril 2010.

compétitivité de l'industrie automobile de l'Union. En particulier, une réduction considérable des émissions d'hydrocarbures des véhicules agricoles et forestiers est nécessaire pour améliorer la qualité de l'air et respecter les valeurs limites pour la pollution. Cet objectif devrait être atteint non seulement en réduisant les émissions d'hydrocarbures de ces véhicules par le pot d'échappement et par évaporation, mais également en contribuant à réduire les niveaux de particules volatiles.

(6) En renvoyant aux dispositions de la directive 97/68/CE du Parlement européen et du Conseil ([1]), le présent règlement fixe les valeurs limites pour les émissions de gaz et de particules polluants à appliquer en phases successives ainsi que la procédure d'essai pour les moteurs à combustion interne destinés à la propulsion des véhicules agricoles et forestiers. Les limites d'émissions des phases IIIA, IIIB et IV pour les moteurs des véhicules agricoles et forestiers, en soumettant les émissions de gaz et de particules polluants à des limites ambitieuses tout en s'alignant sur les normes internationales, sont l'une des mesures conçues pour réduire les émissions de particules et de précurseurs de l'ozone tels que les oxydes d'azote et les hydrocarbures.

(7) Une méthode standard pour mesurer la consommation de carburant et les émissions de dioxyde de carbone des moteurs de véhicules agricoles et forestiers est nécessaire pour éviter l'apparition d'obstacles techniques au commerce entre les États membres. Il convient, en outre, de veiller à ce que les clients et les utilisateurs reçoivent des informations objectives et précises.

(8) L'un des principaux objectifs de la législation de l'Union sur la réception par type des véhicules est d'assurer que les nouveaux véhicules, composants et entités techniques distinctes mis sur le marché offrent un niveau élevé de protection de l'environnement. Il convient de ne pas contrecarrer cet objectif en montant certaines pièces ou certains équipements sur les véhicules après qu'ils ont été mis sur le marché ou qu'ils sont entrés en service. Des mesures appropriées devraient, par conséquent, être prises pour faire en sorte que les pièces et équipements qui peuvent être montés sur des véhicules agricoles et forestiers et qui sont de nature à affecter sensiblement le fonctionnement de systèmes essentiels pour la protection de l'environnement soient soumis au contrôle préalable d'une autorité compétente en matière de réception avant d'être mis sur le marché. Ces mesures devraient consister en prescriptions techniques concernant les exigences auxquelles ces pièces et équipements doivent satisfaire.

(9) La directive 2003/37/CE du Parlement européen et du Conseil ([2]) prévoit la réception CE par type, en tant que véhicule complet, de véhicules tout-terrain et de véhicules côte à côte utilisés comme véhicules agricoles et forestiers. Il convient, par conséquent, que ces types de véhicules soient également couverts par le présent règlement en ce qui concerne les prescriptions relatives à leurs performances environnementales et aux performances de leur unité de propulsion, pour autant que le type de véhicules concerné relève d'une catégorie de véhicules visée dans le règlement (UE) nº 167/2013.

(10) Le progrès technique impose l'adaptation des prescriptions techniques figurant dans les annexes de la présente directive. Les catégories de moteurs, valeurs limites et dates de mise en œuvre qui y sont indiquées devraient être alignées sur les prochains changements dans la directive 97/68/CE conformément à l'article 71 du règlement (UE) nº 167/2013.

(11) Les prescriptions relatives aux performances environnementales et aux performances de l'unité de propulsion en ce qui concerne les émissions de gaz et de particules polluants ne devraient pas s'appliquer aux véhicules équipés de moteurs non couverts par la directive 97/68/CE jusqu'à la date à laquelle ces moteurs entreront dans le champ d'application de cette directive. Toutefois, les véhicules équipés de moteurs ne relevant pas de la directive 97/68/CE peuvent se voir accorder la réception par type en tant que véhicule complet au titre du présent règlement.

(12) Par la décision 97/836/CE du Conseil ([3]), l'Union a adhéré à l'accord de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (CEE-ONU) concernant l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables aux véhicules à roues, aux équipements et aux pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur un véhicule à roues, ainsi que les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions (accord révisé de 1958). Dans sa communication «CARS 2020: plan d'action pour une industrie automobile compétitive et durable en Europe», la Commission a souligné que l'acceptation de règlements internationaux au titre de l'accord de 1958 de la CEE-ONU constitue la meilleure façon d'éliminer les obstacles non tarifaires au commerce. C'est pourquoi il convient de remplacer, le cas échéant, les prescriptions énoncées dans les directives abrogées par le règlement (UE) nº 167/2013 par des références aux règlements correspondants de la CEE-ONU.

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

([2]) Directive 2003/37/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 mai 2003 concernant la réception par type des tracteurs agricoles ou forestiers, de leurs remorques et de leurs engins interchangeables tractés, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques de ces véhicules, et abrogeant la directive 74/150/CEE (JO L 171 du 9.7.2003, p. 1).

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

(13) Le règlement (UE) nº 167/2013 prévoit la possibilité d'appliquer les règlements de la CEE-ONU aux fins de la réception UE par type des véhicules en tant que base de la législation de l'Union. Selon ce règlement, la réception par type sur la base de règlements de la CEE-ONU équivalents à la législation de l'Union doit être considérée comme une réception UE par type conformément audit règlement et à ses actes délégués et d'exécution.

(14) L'utilisation de règlements de la CEE-ONU en tant qu'équivalents d'actes législatifs de l'Union permet d'éviter les doubles emplois non seulement dans les prescriptions techniques, mais également dans les procédures de certification et démarches administratives. De plus, une réception par type qui s'appuie directement sur des normes internationalement admises devrait améliorer l'accès aux marchés des pays tiers, en particulier de ceux qui sont parties à l'accord révisé de 1958, et donc améliorer la compétitivité de l'industrie de l'Union.

(15) Compte tenu de l'échelle et de l'impact de l'action proposée dans le secteur en question, les mesures de l'Union faisant l'objet du présent règlement sont indispensables à la réalisation des objectifs fixés en matière de protection de l'environnement et de sécurité, c'est-à-dire la réception des véhicules dans l'Union. Ces objectifs ne peuvent être atteints de façon adéquate par les États membres agissant individuellement.

(16) Étant donné que les prescriptions en matière de performances environnementales et de performances de l'unité de propulsion des véhicules agricoles et forestiers sont essentielles à la réception par type de ces véhicules, il convient que le présent règlement s'applique à compter de la date d'application du règlement (UE) nº 167/2013,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

CHAPITRE I

OBJET ET DÉFINITIONS

Article premier

Objet

Le présent règlement établit les prescriptions techniques et les procédures d'essai détaillées relatives aux performances environnementales et aux performances de l'unité de propulsion en ce qui concerne les émissions de polluants et les niveaux sonores externes admissibles ainsi qu'à la réception et à la surveillance du marché des véhicules agricoles et forestiers, de leurs moteurs et de leurs systèmes, composants et entités techniques distinctes conformément au règlement (UE) nº 167/2013.

Article 2

Définitions

Aux fins du présent règlement, les définitions de l'article 3 du règlement (UE) nº 167/2013 s'appliquent. Les définitions suivantes s'appliquent également:

1) «polluants émis» désigne les émissions de gaz et de particules polluants par l'échappement;

2) «système de traitement aval des émissions d'échappement polluantes» désigne le passage des gaz d'échappement à travers un dispositif ou système ayant pour objet d'altérer chimiquement ou physiquement les polluants émis avant de les libérer dans l'atmosphère, à savoir un pot catalytique, un piège à particules ou tout autre composant, système ou entité technique distincte permettant de réduire ou de traiter les gaz et particules polluants émis par le moteur;

3) «système de réduction des émissions sonores externes» désigne l'ensemble des composants et entités techniques distinctes qui constituent le système échappement et silencieux, à savoir le système d'échappement, le système d'admission d'air, le silencieux ou tout autre système, composant ou entité technique distincte agissant sur le niveau des émissions sonores externes admissibles d'un véhicule agricole ou forestier, d'un type identique à celui monté sur le véhicule au moment de la réception par type ou de son extension;

4) «dispositif de contrôle de la pollution» désigne un système ou une entité technique distincte qui fait partie du système de traitement aval des émissions d'échappement polluantes;

5) «dispositif de contrôle de la pollution de remplacement» désigne un système ou une entité technique distincte destinée à remplacer, partiellement ou intégralement, un système de traitement aval des émissions d'échappement polluantes sur un véhicule ayant fait l'objet d'une réception par type conformément au règlement (UE) nº 167/2013 et au présent règlement;

6) «type de moteur» désigne une catégorie de moteurs identiques par les aspects essentiels énoncés dans l'appendice 1 de l'annexe II de la directive 97/68/CE;

7) «moteur représentatif» désigne un moteur représentatif de l'unité de propulsion ou de la famille de moteurs, comme indiqué au point 7 de l'annexe I de la directive 97/68/CE;

8) «famille de moteurs» désigne un groupe de moteurs d'un constructeur, conformément à l'annexe I, point 6, de la directive 97/68/CE, qui, de par leur conception, sont censés avoir des caractéristiques similaires d'émission de polluants d'échappement et qui satisfont aux prescriptions du présent règlement;

9) «moteur de remplacement» désigne un moteur nouvellement construit destiné à remplacer le moteur d'un véhicule agricole ou forestier et qui a été fourni à cette seule fin;

10) «auxiliaires» désigne tous les équipements, appareils et dispositifs énumérés dans le tableau 1 de l'annexe 4 du règlement nº 120, série 01 d'amendements, de la CEE-ONU;

11) «puissance du moteur» désigne la puissance recueillie au banc d'essai, en bout de vilebrequin ou de l'organe équivalent, au régime considéré;

12) «puissance nette du moteur» désigne la puissance du moteur recueillie au banc d'essai, en bout de vilebrequin ou de l'organe équivalent, au régime considéré, avec les auxiliaires et équipements énumérés dans le tableau 1 de l'annexe 4 du règlement nº 120, série 01 d'amendements ([1]), de la CEE-ONU, et rapportée aux conditions atmosphériques de référence.

CHAPITRE II

OBLIGATIONS DES CONSTRUCTEURS

Article 3

Obligations générales

1. Le constructeur veille à ce que tous les nouveaux véhicules qui sont mis sur le marché, immatriculés ou mis en service dans l'Union, tous les nouveaux moteurs et moteurs de remplacement qui sont mis sur le marché ou mis en service dans l'Union et tous les nouveaux systèmes, composants et entités techniques distinctes susceptibles d'affecter les performances environnementales du véhicule et les performances de son unité de propulsion qui sont mis sur le marché ou en service dans l'Union soient conçus, construits et assemblés de telle sorte que le véhicule, utilisé normalement et entretenu conformément aux prescriptions du constructeur, respecte les prescriptions énoncées dans le présent règlement.

2. Le constructeur de véhicules, moteurs, systèmes, composants et entités techniques distinctes démontre à l'autorité compétente en matière de réception, au moyen de démonstrations physiques et d'essais, que les véhicules, moteurs, systèmes, composants et entités techniques distinctes distribués sur le marché, immatriculés ou mis en service dans l'Union, respectent les prescriptions techniques et procédures d'essai détaillées indiquées dans les articles 6 à 9 *bis* et dans les annexes I et II de la directive 97/68/CE.

3. Le présent article ne s'applique pas aux types de véhicules destinés à l'exportation vers des pays tiers.

Article 4

Prescriptions générales concernant les émissions de polluants et les niveaux sonores externes

1. Le constructeur respecte les prescriptions concernant les émissions de polluants indiquées dans les annexes I et II.

Le constructeur respecte les prescriptions concernant le niveau sonore externe indiquées dans l'annexe III.

2. La réception par type en ce qui concerne les prescriptions relatives aux émissions de polluants d'échappement et le niveau sonore externe peut être étendue par les autorités compétentes en matière de réception à différentes variantes et versions du véhicule et à différents types et familles de moteurs pour autant que la variante du véhicule, l'unité de propulsion et les paramètres du système de contrôle de la pollution aient des performances identiques ou ne dépassent pas les niveaux spécifiés à l'article 19, paragraphe 4, du règlement (UE) nº 167/2013.

([1]) JO L 257 du 30.9.2010, p. 298.

3. Le constructeur informe sans retard l'autorité compétente en matière de réception de toute modification apportée aux systèmes, composants et entités techniques séparées qui sont susceptibles d'affecter les performances environnementales et les performances de l'unité de propulsion du véhicule agricole ou forestier réceptionné après que celui-ci a été mis sur le marché conformément à l'article 19 du règlement (UE) nº 167/2013. Les informations à soumettre comprennent obligatoirement:

a) les paramètres du type ou de la famille de moteurs, comme indiqué dans l'annexe II de la directive 97/68/CE et au point 9 de l'annexe I du présent règlement;

b) le système de traitement aval des émissions d'échappement polluantes du moteur, comme décrit au point 6 de l'annexe I de la directive 97/68/CE ainsi qu'au point 9.1 de l'annexe I et au point 3.2 de l'annexe II du présent règlement;

c) le système de réduction des émissions sonores externes du véhicule, conformément aux prescriptions de l'annexe III.

4. En plus des dispositions des paragraphes 1, 2 et 3 et de l'article 14, le constructeur respecte les prescriptions suivantes concernant la protection de l'environnement et les performances de l'unité de propulsion:

a) en ce qui concerne les carburants de référence, les prescriptions figurant dans l'annexe 7 du règlement nº 120, série 01 d'amendements, de la CEE-ONU et dans l'annexe V de la directive 97/68/CE;

b) en ce qui concerne les dispositifs de contrôle de la pollution et leurs dispositifs de remplacement, les prescriptions indiquées dans l'appendice 5 de l'annexe III de la directive 97/68/CE;

c) en ce qui concerne le matériel d'essai, les prescriptions indiquées dans l'annexe III de la directive 97/68/CE.

5. Le constructeur apporte à l'autorité compétente en matière de réception la preuve que les changements visés au paragraphe 3 ne détériorent pas les performances environnementales d'un véhicule par rapport aux performances environnementales démontrées au moment de la réception par type.

6. Le constructeur démontre que les dispositifs de contrôle de la pollution de remplacement devant faire l'objet d'une réception par type au titre des articles 9 à 13 du présent règlement qui sont mis sur le marché ou mis en service dans l'Union sont réceptionnés conformément aux prescriptions techniques détaillées et aux procédures d'essai indiquées au point 4.1.1 de l'annexe I de la directive 97/68/CE, le cas échéant.

7. Les véhicules équipés d'un dispositif de contrôle de la pollution de remplacement respectent les mêmes prescriptions en matière d'essais environnementaux et les mêmes valeurs limites d'émission de polluants que les véhicules équipés d'un dispositif de contrôle de la pollution d'origine.

Article 5

Obligations spécifiques concernant la réception par type des véhicules ou moteurs

1. Le constructeur veille à ce que les émissions de gaz et particules polluants par l'échappement du type de moteur ne dépassent pas celles spécifiées pour les catégories de moteurs et gammes de puissance relevant du champ d'application de la directive 97/68/CE.

2. Le constructeur fait en sorte que les performances de l'unité de propulsion correspondent au niveau déclaré à l'autorité compétente en matière de réception dans le dossier d'information au moment où le véhicule a été mis sur le marché ou avant son entrée en service.

L'utilisation de dispositifs d'invalidation, tels que définis au point 2.8 *quater* de l'annexe I de la directive 97/68/CE, dans le but de réduire l'efficacité du système de contrôle des émissions est interdite conformément au point 4.1.1 de l'annexe III de la directive 97/68/CE.

3. Les changements apportés dans la fabrication d'un système, d'un composant ou d'une unité technique distincte après la réception par type n'invalident pas automatiquement une réception par type, sauf si ses caractéristiques ou paramètres techniques d'origine sont modifiés de telle sorte que le fonctionnement du moteur ou du système de contrôle de la pollution en est affecté.

Article 6

Prescriptions concernant la réception par type de moteur en tant qu'entités techniques distinctes

Pour obtenir la réception UE par type d'un moteur ou d'une famille de moteurs en tant qu'entité technique distincte, le constructeur démontre, conformément aux dispositions de l'annexe I du présent règlement, que les moteurs sont soumis aux essais et respectent les prescriptions indiquées dans le présent règlement et dans la directive 97/68/CE.

CHAPITRE III

OBLIGATIONS DES ÉTATS MEMBRES

Article 7

Équivalence des réceptions par type alternatives

1. Les autorités nationales reconnaissent des réceptions par type alternatives comme équivalentes à une réception au titre du présent règlement conformément aux dispositions de l'annexe IV.

2. En plus des prescriptions visées au premier alinéa, pour qu'une réception par type alternative soit reconnue comme équivalente à une réception au titre du présent règlement, le constructeur donne accès de façon non discriminatoire aux informations concernant la réparation et l'entretien du véhicule comme prescrit au chapitre XV du règlement (UE) nº 167/2013 et dans l'acte délégué correspondant.

Article 8

Mesure des émissions de polluants

Les services techniques mesurent les émissions de polluants par l'échappement des véhicules agricoles et forestiers et de leurs moteurs conformément aux dispositions de la directive 97/68/CE adaptées par les prescriptions de l'annexe I du présent règlement.

Article 9

Mesure du niveau sonore externe

1. Les services techniques mesurent le niveau sonore externe de véhicules agricoles et forestiers de catégorie T équipés de roues avec pneumatiques et de catégorie C équipés de chenilles en caoutchouc, aux fins de la réception par type, conformément aux conditions et méthodes d'essai indiquées au point 1.3.1 de l'annexe III.

2. Les conditions et méthodes d'essai indiquées au point 1.3.2 de l'annexe III sont également observées, et les résultats sont enregistrés par les services techniques conformément aux dispositions du point 1.3.2.4 de l'annexe III.

3. Les services techniques mesurent le niveau sonore externe de véhicules agricoles et forestiers de catégorie C équipés de chenilles métalliques, aux fins de la réception par type, conformément aux conditions et méthodes d'essai à l'arrêt indiquées au point 1.3.2 de l'annexe III.

4. Les conditions d'essai et méthodes indiquées au point 1.3.3 de l'annexe III sont également observées, et les résultats sont enregistrés par les services techniques.

Article 10

Prescriptions concernant les performances de l'unité de propulsion

Pour l'évaluation des performances de l'unité de propulsion de véhicules agricoles et forestiers, les mesures de la puissance nette du moteur, du couple moteur et de la consommation de carburant spécifique sont effectuées conformément au règlement nº 120, série 01 d'amendements, de la CEE-ONU.

Article 11

Dispositions spécifiques concernant la réception par type de véhicules ou de moteurs

1. La réception par type peut être accordée à des véhicules équipés de moteurs ne relevant pas du champ d'application de la directive 97/68/CE.

2. À compter de 24 mois après la date d'entrée en vigueur de la législation étendant le champ d'application de la directive 97/68/CE aux véhicules équipés de moteurs qui, actuellement, ne relèvent pas du champ d'application de cette directive [ou le 1er janvier 2018 au plus tard], les États membres refusent d'accorder la réception par type au titre du présent règlement aux véhicules qui ne respectent pas toutes les prescriptions du présent règlement.

3. Les réceptions par type accordées en vertu du premier paragraphe cessent d'être valables trois ans après la date d'entrée en vigueur de la législation étendant le champ d'application de la directive 97/68/CE à ces moteurs [ou le 31 décembre 2018 au plus tard].

Avec effet au 1er janvier 2019, les États membres considèrent que les certificats de conformité pour les véhicules neufs ne sont plus valables aux fins de l'article 38 du règlement (UE) no 167/2013 et interdisent l'immatriculation, la vente et la mise en services de ces véhicules.

4. Aux fins de la réception par type, les dates indiquées à l'article 9, paragraphe 3, points c) et d), et à l'article 9, paragraphe 4, point a), de la directive 97/68/CE sont repoussées de trois ans pour les véhicules agricoles et forestiers des catégories T2, T4.1 et C2, telles que définies à l'article 4, paragraphes 3, 6 et 9, et à l'article 2, paragraphe 2, du règlement (UE) no 167/2013, qui sont équipés de moteurs de catégories L à R. Les clauses de transition et de dérogation énoncées à l'article 9, paragraphe 4, point a), et à l'article 10, paragraphe 5, de la directive 97/68/CE et à l'article 39 du règlement (UE) no 167/2013 sont également retardées en conséquence.

5. Les moteurs de remplacement respectent les mêmes valeurs limites que celles auxquelles le moteur à remplacer était soumis à l'origine, lorsqu'il a été mis sur le marché.

6. Les moteurs de remplacement sont marqués comme indiqué dans l'appendice de l'annexe I.

Article 12

Procédures de réception UE par type

Sans préjudice de l'article 11 et sous réserve de l'entrée en vigueur des mesures d'exécution visées à l'article 68 du règlement (UE) no 167/2013, si un constructeur en fait la demande, les autorités nationales ne peuvent, pour des raisons relatives aux émissions des véhicules, refuser d'accorder la réception UE par type ou la réception nationale par type d'un nouveau type de véhicule ou de moteur, ou interdire l'immatriculation, la vente ou la mise en service d'un nouveau véhicule et la vente ou l'utilisation de nouveaux moteurs, lorsque le véhicule ou les moteurs concernés respectent le présent règlement et ses mesures d'exécution.

Article 13

Mise sur le marché ou installation sur un véhicule de dispositifs de contrôle de la pollution de remplacement

Les dispositifs de contrôle de la pollution de remplacement qui sont également couverts par une réception par type de système pour un véhicule ne doivent pas faire l'objet d'une réception supplémentaire en tant que composant ou entité technique distincte conformément à l'article 26, paragraphe 3, du règlement (UE) no 167/2013.

Article 14

Mécanisme de flexibilité

1. Par dérogation à l'article 10, paragraphe 3, les États membres autorisent la mise sur le marché d'un nombre limité de véhicules équipés de moteurs satisfaisant aux prescriptions de l'article 9 de la directive 97/68/CE au titre d'un mécanisme de flexibilité, conformément aux dispositions de l'annexe V, à la demande du constructeur et à condition que l'autorité compétente en matière de réception ait accordé le permis adéquat pour l'entrée en service.

2. Le mécanisme de flexibilité visé au paragraphe 1 s'applique à partir du moment où chaque phase commence et a la même durée que la phase elle-même.

Le mécanisme de flexibilité visé au point 1.2 de l'annexe V est limité à la durée de la phase IIIB ou à une période de trois ans s'il n'y a pas de phase suivante.

3. Les types de véhicules mis en service au titre du mécanisme de flexibilité sont équipés de types de moteurs qui sont conformes aux dispositions de l'annexe V.

CHAPITRE IV

DISPOSITIONS FINALES

Article 15

Entrée en vigueur et application

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

Il s'applique à compter du 1er janvier 2016.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans les États membres conformément aux traités.

Fait à Bruxelles, le 1er octobre 2014.

Par la Commission

Le président

José Manuel BARROSO

LISTE DES ANNEXES

Annexe numéro	Titre de l'annexe	Page
I	Prescriptions pour la réception UE par type, en ce qui concerne les polluants émis, d'un type de moteur ou d'une famille de moteurs destinés à un type de véhicule agricole ou forestier, en tant qu'entité technique distincte	15
II	Prescriptions pour la réception UE par type, en ce qui concerne les polluants émis, d'un type de véhicule agricole ou forestier équipé d'un type de moteur ou d'une famille de moteurs	21
III	Prescriptions relatives aux émissions sonores externes	23
IV	Reconnaissance de réceptions par type alternatives	27
V	Dispositions applicables aux véhicules agricoles et forestiers, et à leurs moteurs, mis sur le marché dans le cadre du mécanisme de flexibilité prévu à l'article 14	28

ANNEXE I

Prescriptions pour la réception UE par type, en ce qui concerne les polluants émis, d'un type de moteur ou d'une famille de moteurs destinés à un type de véhicule agricole ou forestier, en tant qu'entité technique distincte

1. **Généralités**

Les dispositions de la directive 97/68/CE s'appliquent à la réception UE par type, en ce qui concerne les polluants émis, d'un type de moteur ou d'une famille de moteurs destinés à un type de véhicule agricole ou forestier, en tant qu'entité technique distincte, avec les adaptations suivantes:

1.1. Aux fins du présent règlement, les références aux engins mobiles non routiers dans la directive 97/68/CE s'entendent comme des références aux véhicules agricoles et forestiers.

1.2. Aux fins du présent règlement, les références aux fabricants d'équipements d'origine (FEO) dans la directive 97/68/CE s'entendent comme des références aux constructeurs de véhicules.

1.3. Aux fins du présent règlement, les dates de mise sur le marché des moteurs visés dans la directive 97/68/CE s'entendent comme les dates d'entrée en service initiale des moteurs et véhicules.

1.4. Aux fins du présent règlement, les dates concernant la réception par type de familles de types de moteur et de familles de moteurs dans la directive 97/68/CE s'entendent comme les dates de réception UE par type ou de réception nationale par type d'un type ou d'une famille de moteurs ou d'un type de véhicule.

2. **Demande de réception UE par type d'un type ou d'une famille de moteurs en tant qu'entité technique distincte**

2.1. La demande de réception par type, en ce qui concerne les polluants émis, d'un type ou d'une famille de moteurs doit être introduite par le constructeur du moteur ou son représentant.

2.2. La demande de réception par type doit être accompagnée du dossier constructeur visé à l'article 22 du règlement (UE) nº 167/2013 et dans l'acte d'exécution adopté en vertu de l'article 68, point c), de ce règlement.

2.3. Un moteur conforme aux caractéristiques du type de moteur ou du moteur parent décrites dans l'annexe I de la directive 97/68/CE doit être soumis au service technique responsable de la conduite des essais de réception.

3. **Spécifications et essais**

Les dispositions de l'annexe I, sections 4, 8 et 9, appendices 1 et 2, et des annexes III, IV et V de la directive 97/68/CE s'appliquent.

4. **Réception par type de systèmes, composants et entités techniques distinctes**

Vu les dispositions relatives à la réception UE par type énoncées dans les chapitres IV à VII, IX et X du règlement (UE) nº 167/2013, les entités techniques distinctes, composants et systèmes qui influencent les performances environnementales et les performances de l'unité de propulsion des véhicules agricoles et forestiers doivent faire l'objet d'une réception par type avant d'être mis sur le marché ou d'être mis en service pour la première fois.

Conformément aux articles 19 et 52 du règlement (UE) nº 167/2013, ces prescriptions s'appliquent en particulier:

— aux moteurs,

— aux systèmes de traitement aval des émissions d'échappement polluantes,

— au système de réduction des émissions sonores externes.

Les documents d'information pour la réception par type doivent être établis conformément aux actes d'exécution adoptés en vertu de l'article 68 du règlement (UE) nº 167/2013.

5. **Marquage du moteur**

Le moteur doit être marqué conformément aux prescriptions énoncées à l'article 34 du règlement (UE) nº 167/2013 et dans l'acte d'exécution adopté en vertu de l'article 68, point h), de ce règlement.

6. **Conformité de la production**

En plus des dispositions de l'article 28 du règlement (UE) nº 167/2013, la conformité de la production de moteurs doit être vérifiée conformément aux dispositions du point 5 de l'annexe I de la directive 97/68/CE.

7. **Notification de la délivrance de la réception**

La décision de réception, d'extension, de refus ou de retrait de la réception ou d'arrêt définitif de la production d'un type de moteur en vertu de la présente annexe ou d'un type de véhicule agricole ou forestier en vertu de l'annexe II doit être communiquée par le constructeur aux États membres conformément aux dispositions de l'article 31 et du chapitre XVI du règlement (UE) nº 167/2013.

8. **Surveillance du marché**

Vu l'article 7 du règlement (UE) nº 167/2013, la surveillance du marché doit se faire conformément aux actes d'exécution adoptés en vertu de l'article 68, points g), j) et m), de ce règlement.

9. **Famille de moteurs**

9.1. *Paramètres définissant la famille de moteurs*

La famille de moteurs peut se définir par des paramètres de construction de base qui doivent être communs à tous les moteurs appartenant à une même famille. Dans certains cas, il peut y avoir une interaction des paramètres. Ces effets doivent également être pris en considération pour garantir que seuls des moteurs possédant des caractéristiques similaires quant aux émissions de polluants par l'échappement sont compris dans une famille de moteurs.

Pour que des moteurs soient considérés comme appartenant à la même famille de moteurs, ils doivent posséder en commun les paramètres de base énumérés dans la liste suivante:

9.1.1. Cycle de combustion: 2 temps/4 temps

9.1.2. Fluide de refroidissement: air/eau/huile

9.1.3. Cylindrée unitaire

— comprise entre 85 et 100 % de la plus grosse cylindrée au sein de la famille de moteurs

9.1.4. Méthode d'aspiration de l'air: atmosphérique/suralimenté

9.1.5. Type de carburant: gazole/essence

9.1.6. Type/conception de la chambre de combustion

9.1.7. Configuration, dimensions et nombre des soupapes et des lumières

9.1.8. Système d'alimentation en carburant

Pour le gazole:

— injecteur à pompe

— pompe en ligne

— pompe à distributeur

— élément unique

— injecteur unitaire

Pour l'essence:

— carburateur

— injection dans l'orifice d'admission

— injection directe

9.1.9. Divers:

— recirculation des gaz d'échappement

— injection/émulsion d'eau

— injection d'air

— système de refroidissement de l'air de suralimentation

— type d'allumage (par compression, commandé)

9.1.10. Traitement aval des gaz d'échappement:

— catalyseur d'oxydation

— catalyseur de réduction

— catalyseur à trois voies

— réacteur thermique

— piège à particules

9.2. *Choix du moteur parent (moteur représentatif)*

9.2.1. Le moteur parent de la famille de moteurs doit être sélectionné en se servant du critère principal de la plus grande quantité de carburant injectée par course au régime du couple maximal déclaré selon les caractéristiques essentielles de la famille de moteurs figurant dans l'appendice 2 de l'annexe II de la directive 97/68/CE. Si deux moteurs ou plus partagent ce critère principal, on sélectionne le moteur parent en se servant du critère secondaire de la plus grande quantité de carburant injectée par course au régime nominal. Dans certaines circonstances, l'autorité compétente en matière de réception peut conclure que la meilleure manière de déterminer les caractéristiques d'émissions de la famille de moteurs dans le cas le plus défavorable est d'essayer un deuxième moteur. Elle peut alors sélectionner un autre moteur pour l'essai en tenant compte des caractéristiques qui indiquent que celui-ci pourrait avoir les niveaux d'émissions les plus élevés des moteurs de cette famille.

9.2.2. Si des moteurs de la même famille possèdent d'autres caractéristiques variables qui pourraient être considérées comme ayant une incidence sur les polluants émis, ces caractéristiques devront également être identifiées et prises en considération lors du choix du moteur parent.

Appendice

Marquage des moteurs

1. Tout moteur réceptionné en tant qu'entité technique distincte doit porter:

   a) la marque ou le nom du constructeur du moteur;

   b) le type et, le cas échéant, la famille du moteur ainsi qu'un numéro d'identification individuel du moteur;

   c) la marque de réception UE par type conformément à l'acte d'exécution adopté en vertu de l'article 68, point h), du règlement (UE) nº 167/2013.

2. Les marquages visés au point 1 doivent durer toute la vie utile du moteur et rester clairement lisibles et indélébiles. En cas d'utilisation d'étiquettes ou de plaques, celles-ci doivent être apposées de telle manière qu'elles restent en place pendant toute la durée de vie utile du moteur et qu'elles ne puissent être ôtées sans être détruites ou déformées.

3. Les marquages visés au point 1 doivent être apposés sur une pièce du moteur nécessaire au fonctionnement normal de celui-ci et ne devant pas normalement être remplacée au cours de la durée de vie du moteur. Les marquages doivent être apposés de manière à être aisément visibles par une personne de taille moyenne après que le moteur a été installé sur le véhicule agricole ou forestier avec toutes les pièces auxiliaires nécessaires à son fonctionnement. Si un capot doit être retiré pour que le marquage soit visible, la présente prescription est considérée comme respectée si le retrait de ce capot est aisé.

   En cas de doute sur le respect de la présente prescription, celle-ci est considérée comme respectée lorsqu'un marquage supplémentaire, comportant au moins le numéro d'identification du moteur ainsi que la marque, le nom ou le logo du constructeur, est ajouté. Ce marquage supplémentaire doit être apposé sur ou à côté d'une pièce importante ne devant pas normalement être remplacée au cours de la durée de vie du moteur et doit être aisément accessible sans l'aide d'outils lors de travaux d'entretien courant; ou bien il doit être placé à distance du marquage original sur le carter du moteur. Le marquage original et, le cas échéant, le marquage supplémentaire doivent tous deux être bien visibles après l'installation de tous les accessoires nécessaires au fonctionnement du moteur. Un capot satisfaisant aux prescriptions énoncées au paragraphe précédent est autorisé. Le marquage supplémentaire doit être apposé de manière durable, de préférence directement sur le dessus du moteur, par exemple par gravure, ou sur un autocollant ou une plaque satisfaisant aux prescriptions du point 2.

4. Le classement des moteurs selon leur numéro d'identification doit permettre de déterminer sans équivoque la séquence de production.

5. Avant de quitter la chaîne de production, les moteurs doivent porter tous les marquages requis.

6. L'emplacement exact des marquages doit être indiqué dans le document d'information, conformément à l'acte d'exécution adopté en vertu de l'article 68, point h), du règlement (UE) nº 167/2013.

7. Dans le cas de moteurs de remplacement, la mention «MOTEUR DE REMPLACEMENT» doit être apposée sur le moteur sous la forme d'une plaque métallique.

ANNEXE II

Prescriptions pour la réception UE par type, en ce qui concerne les polluants émis, d'un type de véhicule agricole ou forestier équipé d'un type de moteur ou d'une famille de moteurs

1. **Généralités**

Sauf dispositions contraires dans le présent règlement, les définitions, les symboles, les abréviations, les spécifications et les essais, les prescriptions relatives à l'évaluation de la conformité de la production, les paramètres définissant la famille de moteurs et le choix du moteur parent qui figurent dans l'annexe I de la directive 97/68/CE s'appliquent.

2. **Demande de réception UE par type d'un type de véhicule agricole ou forestier**

2.1. Demande de réception UE par type d'un type de véhicule agricole ou forestier en ce qui concerne les polluants émis

2.1.1. La demande de réception par type d'un type de véhicule agricole ou forestier en ce qui concerne les polluants émis est introduite par le constructeur de véhicules agricoles et forestiers ou par son représentant.

2.1.2. Elle est accompagnée du document d'information, établi conformément à l'acte d'exécution adopté en vertu de l'article 68, point a), du règlement (UE) nº 167/2013.

2.1.3. Le constructeur présente au service technique chargé de la réalisation des essais en vue de la réception un moteur de véhicule agricole ou forestier conforme aux caractéristiques du type de moteur ou du moteur parent conformément aux dispositions de l'annexe I du présent règlement et de l'annexe VII de la directive 97/68/CE.

2.2. Demande de réception UE par type d'un type de véhicule agricole ou forestier équipé d'un moteur réceptionné

2.2.1. La demande de réception par type d'un type de véhicule agricole ou forestier en ce qui concerne les polluants émis est introduite par le constructeur de véhicules agricoles et forestiers ou par son représentant.

2.2.2. Elle doit être accompagnée du document d'information établi conformément au modèle indiqué dans les actes d'exécution adoptés en vertu de l'article 68, points a) et l), du règlement (UE) nº 167/2013 et d'une copie du certificat de réception UE par type du moteur ou de la famille de moteurs et, le cas échéant, des systèmes, composants et entités techniques distinctes qui sont installés sur le type de véhicule agricole ou forestier.

3. **Spécifications et essais**

3.1. Dispositions générales

Les dispositions de l'annexe I, sections 4, 8 et 9, appendices 1 et 2, et des annexes III, IV et V de la directive 97/68/CE s'appliquent.

3.2. Installation du moteur sur le véhicule

L'installation du moteur sur le véhicule doit être conforme aux prescriptions suivantes en ce qui concerne la réception par type du moteur:

3.2.1. la dépression à l'admission ne doit pas dépasser celle spécifiée pour le moteur réceptionné;

3.2.2. la contre-pression dans le système d'échappement ne doit pas dépasser celle spécifiée pour le moteur réceptionné.

3.3. Les éléments du véhicule qui peuvent influencer les émissions polluantes doivent être conçus, construits et montés de façon à satisfaire, dans les conditions normales d'utilisation du véhicule et en dépit des vibrations auxquelles il peut être soumis, aux prescriptions techniques du présent règlement.

4. **Réception**

Tout type de véhicule agricole ou forestier équipé d'un moteur pour lequel un certificat de réception par type a été délivré conformément à l'annexe I du présent règlement, ou une réception par type équivalente, conformément à l'annexe IV du présent règlement, se voit délivrer un certificat de réception par type conformément à l'acte d'exécution adopté en vertu de l'article 68, point a), du règlement (UE) nº 167/2013.

ANNEXE III

Prescriptions relatives aux émissions sonores externes

1. **Niveaux sonores externes admissibles**

1.1. *Instruments de mesure*

Les instruments de mesure, y compris les microphones, les câbles et, s'il est utilisé, le pare-brise, doivent satisfaire aux prescriptions de la norme CEI 61672-1:2002 pour les instruments de classe 1. Les filtres doivent satisfaire aux prescriptions de la norme CEI 61260:1995 pour les instruments de classe 1.

1.2. *Conditions de mesure*

Les mesures doivent être effectuées sur les véhicules agricoles et forestiers à vide et en ordre de marche dans une zone dégagée et suffisamment silencieuse [le bruit ambiant et le bruit du vent doivent être inférieurs d'au moins 10 dB(A) au niveau sonore externe qui est mesuré].

Cette zone peut être constituée, par exemple, d'un espace ouvert d'un rayon de 50 mètres dont la partie centrale, d'un rayon d'au moins 20 mètres, est pratiquement plane; elle peut être revêtue de béton, d'asphalte ou d'un matériau similaire et ne doit pas être recouverte de neige poudreuse, d'herbe haute, de terre meuble ou de cendres.

La surface de la piste d'essai doit être telle que les pneumatiques n'engendrent pas un bruit excessif. Cette condition ne vaut que pour la mesure du son externe produit par les véhicules agricoles et forestiers en mouvement.

Les mesures doivent être prises par temps clair et par vent faible. Aucune personne autre que l'observateur faisant la lecture de l'appareil ne doit rester à proximité du véhicule agricole ou forestier ou du microphone, car la présence de spectateurs à proximité du véhicule agricole ou forestier ou du microphone peut influencer sensiblement les lectures de l'appareil. Toute pointe paraissant sans rapport avec les caractéristiques du niveau sonore général n'est pas prise en considération dans la lecture.

1.3. *Méthode de mesure*

1.3.1. Mesure du niveau sonore externe de véhicules agricoles ou forestiers en mouvement

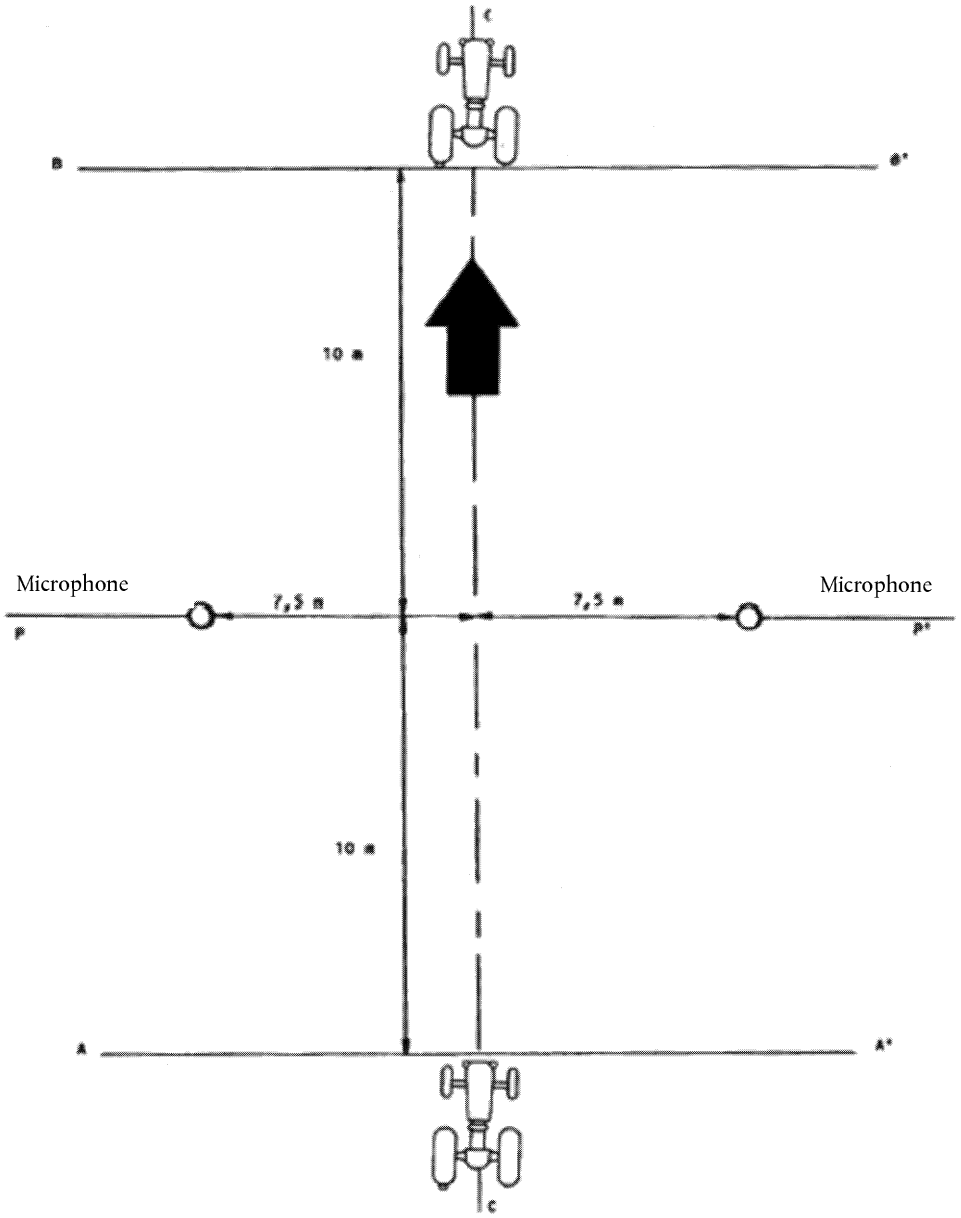
Deux mesures au moins sont effectuées de chaque côté du véhicule agricole ou forestier. Des mesures préliminaires de réglage peuvent être faites, mais ne sont pas prises en considération.

Le microphone est placé à 1,2 mètre au-dessus du sol et à une distance de 7,5 mètres de l'axe de marche CC du véhicule agricole ou forestier, mesurée suivant la perpendiculaire PP′ à cet axe (figure 1).

Deux lignes AA′ et BB′, parallèles à la ligne PP′ et situées respectivement à 10 mètres en avant et à 10 mètres en arrière de cette ligne, sont tracées sur la piste d'essai. Les véhicules agricoles ou forestiers sont amenés en vitesse stabilisée, dans les conditions spécifiées ci-après, jusqu'à la ligne AA′. À ce moment, le papillon des gaz est ouvert à fond aussi rapidement qu'il paraît indiqué et maintenu dans cette position jusqu'à ce que l'arrière du véhicule agricole ou forestier franchisse la ligne BB′; le papillon est alors fermé aussi rapidement que possible. Si le véhicule agricole ou forestier est accouplé à une remorque, celle-ci ne doit pas être prise en compte pour déterminer le moment où la ligne BB′ est franchie.

Le niveau sonore maximal enregistré constitue le résultat de la mesure.

Figure 1



1.3.1.1. La vitesse des véhicules durant l'essai doit être égale aux trois quarts de la vitesse maximale par construction (vmax), telle que déclarée par le constructeur, qui peut être atteinte sur le rapport le plus élevé utilisé pour le déplacement sur route.

1.3.1.2. Interprétation des résultats

1.3.1.2.1. Afin de tenir compte de toute inexactitude imputable aux instruments de mesure, le résultat de chaque mesure est constitué par la valeur lue sur l'appareil, diminuée de 1 dB(A).

1.3.1.2.2. Les mesures sont considérées comme valables si l'écart entre deux mesures consécutives d'un même côté du véhicule agricole ou forestier n'est pas supérieur à 2 dB(A).

1.3.1.2.3. Le niveau sonore le plus élevé mesuré constitue le résultat de l'essai. Si cette valeur dépasse de 1 dB(A) le niveau maximal admissible pour la catégorie à laquelle appartient le véhicule agricole ou forestier à l'essai, il est procédé à une deuxième série de deux mesures. Trois des quatre résultats ainsi obtenus doivent être dans les limites prescrites.

1.3.2. Mesure du son externe avec un véhicule agricole ou forestier à l'arrêt

1.3.2.1. Position du sonomètre

Le point de mesure est le point X indiqué à la figure 2, qui se trouve à une distance de 7 mètres de la surface la plus proche du véhicule agricole ou forestier. Le microphone est placé à 1,2 mètre au-dessus du niveau du sol.

1.3.2.2. Nombre de mesures: on procède à deux mesures au moins.

1.3.2.3. Conditions d'essai du véhicule agricole ou forestier

Le moteur d'un véhicule agricole ou forestier sans régulateur de vitesse est mis au régime équivalant aux trois quarts du nombre de tours/minute qui, d'après le constructeur, correspond à la puissance maximale du moteur. Le nombre de tours/minute du moteur est mesuré à l'aide d'un instrument indépendant, par exemple un banc à rouleaux et un tachymètre. Si le moteur est muni d'un régulateur de vitesse qui l'empêche de dépasser le régime correspondant à sa puissance maximale, on le fait tourner au régime maximal permis par le régulateur.

Avant de procéder aux essais, on porte le moteur à sa température normale de fonctionnement.

1.3.2.4. Interprétation des résultats

Toutes les lectures du niveau sonore externe doivent être indiquées dans le procès-verbal. La puissance du moteur est enregistrée conformément aux dispositions de l'article 9 du présent règlement. L'état de chargement du véhicule agricole ou forestier doit être également indiqué.

Les mesures sont considérées comme valables si l'écart entre deux mesures consécutives d'un même côté du véhicule agricole ou forestier n'est pas supérieur à 2 dB(A).

La valeur la plus élevée enregistrée constitue le résultat de la mesure.

1.3.3. Dispositions relatives à l'essai du niveau sonore externe des véhicules de catégorie C équipés de chenilles métalliques en mouvement.

Pour les véhicules agricoles et forestiers de catégorie C équipés de chenilles métalliques, le bruit en mouvement est mesuré, les véhicules étant à vide et en ordre de marche et se déplaçant à une vitesse constante de 5 km/h (+/– 0,5 km/h), au régime nominal du moteur, sur une couche de sable humide, comme spécifié au paragraphe 5.3.2 de la norme ISO 6395:2008. Le microphone est placé conformément aux dispositions du point 1.3.1. La valeur de bruit mesurée doit être consignée dans le procès-verbal de l'essai.

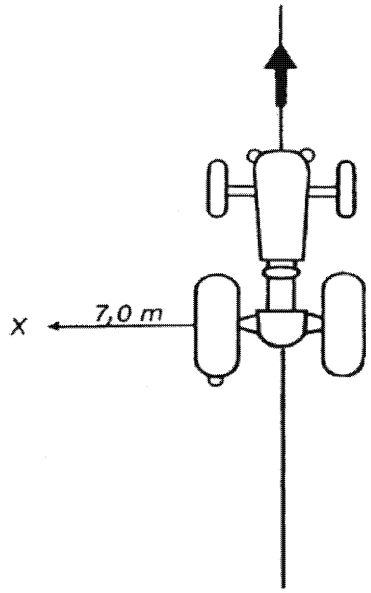
2. **Système d'échappement (silencieux)**

2.1. Si le véhicule agricole ou forestier est équipé d'un dispositif conçu pour réduire le bruit de l'échappement (silencieux), les prescriptions de la présente section s'appliquent. Si le tuyau d'aspiration du moteur est équipé d'un filtre à air qui est nécessaire pour assurer le respect du niveau sonore admissible, ce filtre est considéré comme faisant partie du silencieux, et les prescriptions du présent point 2 lui sont aussi applicables.

L'extrémité du tuyau d'échappement doit être placée de telle manière que les gaz d'échappement ne puissent pas pénétrer à l'intérieur de la cabine.

Figure 2

Emplacements de mesure pour les véhicules agricoles et forestiers à l'arrêt



2.2. Le schéma du système d'échappement doit être joint au certificat de réception par type du véhicule agricole ou forestier.

2.3. La marque et le type du silencieux doivent être indiqués de façon bien lisible et indélébile sur celui-ci.

2.4. Des matériaux absorbants fibreux ne peuvent être utilisés dans la construction du silencieux que si les conditions suivantes sont remplies:

2.4.1. les matériaux absorbants fibreux ne peuvent se trouver dans les parties du silencieux traversées par les gaz;

2.4.2. des dispositifs appropriés doivent garantir le maintien en place des matériaux absorbants fibreux pendant toute la durée d'utilisation du silencieux;

2.4.3. les matériaux absorbants fibreux doivent résister à une température supérieure d'au moins 20 % à la température de fonctionnement (degrés C) qui peut se présenter à l'endroit du silencieux où les matériaux absorbants fibreux se trouvent.

ANNEXE IV

Reconnaissance de réceptions par type alternatives

Les réceptions par type et, le cas échéant, les marques de réception suivantes sont reconnues équivalentes à une réception au titre du présent règlement:

a) pour les catégories de moteurs H, I, J et K (phase IIIA) spécifiées à l'article 9, paragraphe 3, points a) et b), de la directive 97/68/CE, les réceptions par type conformément aux points 3.1, 3.2 et 3.3 de l'annexe XII de la directive 97/68/CE;

b) pour les catégories de moteurs L, M, N et P (phase IIIB) spécifiées à l'article 9, paragraphe 3, point c), de la directive 97/68/CE, les réceptions par type conformément aux points 4.1, 4.2 et 4.3 de l'annexe XII de la directive 97/68/CE;

c) pour les catégories de moteurs Q et R (phase IV) spécifiées à l'article 9, paragraphe 3, point d), de la directive 97/68/CE, les réceptions par type conformément aux points 5.1 et 5.2 de l'annexe XII de la directive 97/68/CE.

ANNEXE V

Dispositions applicables aux véhicules agricoles et forestiers, et à leurs moteurs, mis sur le marché dans le cadre du mécanisme de flexibilité prévu à l'article 14

1. **Mesures à prendre par le constructeur de véhicules agricoles et forestiers**

1.1. Sauf lors de la phase IIIB, un constructeur de véhicules agricoles et forestiers qui souhaite recourir au mécanisme de flexibilité doit demander à l'autorité compétente en matière de réception la permission de mettre sur le marché des véhicules agricoles et forestiers conformément aux dispositions pertinentes énoncées dans la présente annexe. Le nombre de véhicules agricoles et forestiers ne doit pas dépasser les plafonds indiqués aux points 1.1.1 et 1.1.2. Les moteurs doivent satisfaire aux prescriptions visées à l'article 9 de la directive 97/68/CE.

1.1.1. Le nombre de véhicules agricoles et forestiers mis sur le marché dans le cadre du mécanisme de flexibilité ne peut dépasser, pour chaque catégorie de moteurs, 20 % du nombre annuel de véhicules équipés de moteurs de la gamme de puissances concernée qui sont mis sur le marché par le constructeur (calcul sur la base de la moyenne des ventes des cinq dernières années sur le marché de l'Union). Lorsque la période pendant laquelle un constructeur a mis sur le marché des véhicules agricoles et forestiers dans l'Union est inférieure à cinq ans, la moyenne est calculée sur la base de la période effective pendant laquelle le constructeur a mis sur le marché des véhicules agricoles et forestiers dans l'Union.

1.1.2. À titre d'alternative au point 1.1.1, le nombre de véhicules agricoles et forestiers mis sur le marché dans le cadre du mécanisme de flexibilité ne peut dépasser, pour chaque gamme de puissances, les plafonds suivants:

Gamme de puissances du moteur P (kW)	Nombre de véhicules
19 ≤ P < 37	200
37 ≤ P < 75	150
75 ≤ P < 130	100
130 ≤ P ≤ 560	50

1.2. Lors de la phase IIIB, un constructeur de véhicules qui souhaite recourir au mécanisme de flexibilité doit demander à l'autorité compétente en matière de réception la permission de mettre sur le marché des véhicules agricoles et forestiers conformément aux dispositions pertinentes énoncées dans la présente annexe. Le nombre de véhicules agricoles et forestiers ne doit pas dépasser les plafonds indiqués aux points 1.2.1 et 1.2.2. Les moteurs doivent satisfaire aux prescriptions visées à l'article 9 de la directive 97/68/CE.

1.2.1. Le nombre de véhicules agricoles et forestiers mis sur le marché dans le cadre du mécanisme de flexibilité ne peut dépasser, pour chaque gamme de puissances du moteur, 40 % du nombre annuel de véhicules agricoles et forestiers équipés de moteurs de la catégorie concernée qui sont mis sur le marché par le constructeur de véhicules (calcul sur la base de la moyenne des ventes des cinq dernières années sur le marché de l'Union). Lorsque la période pendant laquelle un constructeur de véhicules a commercialisé des véhicules agricoles et forestiers dans l'Union est inférieure à cinq ans, la moyenne est calculée sur la base de la période effective pendant laquelle le constructeur a commercialisé des véhicules agricoles et forestiers dans l'Union.

1.2.2. À titre d'alternative au point 1.2.1, le nombre de véhicules agricoles et forestiers mis sur le marché dans le cadre du mécanisme de flexibilité ne peut dépasser, pour chaque gamme de puissances, les plafonds suivants:

Gamme de puissances du moteur P (kW)	Nombre de véhicules
19 ≤ P < 37	200
37 ≤ P < 75	175
75 ≤ P < 130	250
130 ≤ P ≤ 560	125

1.3. Dans sa demande adressée à l'autorité compétente en matière de réception, le constructeur doit inclure les informations suivantes:

a) un exemplaire des étiquettes qui seront apposées sur chaque véhicule agricole ou forestier dans lequel un moteur mis sur le marché au titre du mécanisme de flexibilité aura été installé. Ces étiquettes porteront la mention suivante: «VÉHICULE AGRICOLE OU FORESTIER Nº … (numéro d'ordre du véhicule) SUR … (nombre total de véhicules dans la gamme de puissances concernée) ÉQUIPÉ DU MOTEUR Nº … AYANT FAIT L'OBJET D'UNE RÉCEPTION PAR TYPE [par exemple conformément aux dispositions de la directive 97/68/CE ou d'une réception par type alternative reconnue conformément à l'annexe IV du règlement délégué (UE) 2015/96 de la Commission]»;

b) un exemplaire de l'étiquette supplémentaire qui sera apposée sur le moteur, portant la mention visée au point 2.2.

1.4. Le constructeur de véhicules agricoles et forestiers fournira à l'autorité compétente en matière de réception toute information nécessaire en rapport avec l'application du mécanisme de flexibilité que ladite autorité pourra requérir afin de prendre sa décision.

1.5. Tous les douze mois, le constructeur remettra aux autorités compétentes en matière de réception de chaque État membre dans lequel des véhicules agricoles et forestiers sont mis sur le marché un rapport sur la mise en œuvre des mécanismes de flexibilité auxquels il a recours. Le rapport inclura des données cumulatives sur le nombre de véhicules agricoles et forestiers mis sur le marché dans le cadre du mécanisme de flexibilité, les numéros de série des véhicules et des moteurs et l'indication des États membres dans lesquels les véhicules ont été mis en service. Cette procédure sera maintenue tant que le mécanisme de flexibilité restera en cours, sans aucune exception.

2. **Mesures à prendre par le constructeur de moteurs**

2.1. Un constructeur de moteurs peut mettre sur le marché des moteurs dans le cadre du mécanisme de flexibilité approuvé conformément aux sections 1 et 3.

2.2. Le constructeur doit apposer sur les moteurs concernés une étiquette portant la mention suivante: «Moteur mis sur le marché dans le cadre du mécanisme de flexibilité» conformément aux prescriptions énoncées dans l'annexe XIII de la directive 97/68/CE.

3. **Mesures à prendre par l'autorité compétente en matière de réception**

L'autorité compétente en matière de réception doit évaluer le contenu de la demande au titre du mécanisme de flexibilité et les documents joints. Elle informera le constructeur de véhicules agricoles et forestiers de sa décision d'autoriser ou non le recours au mécanisme de flexibilité comme demandé.