

Sécurité routière: prescriptions pour l'homologation des véhicules à moteur

2008/0100(COD) - 02/12/2008

En adoptant le rapport de M. Andreas **SCHWAB** (PPE-DE, DE), la commission du marché intérieur et de la protection des consommateurs a modifié la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil concernant les prescriptions pour l'homologation relatives à la sécurité générale des véhicules à moteur.

Les principaux amendements adoptés en commission - 1^{ère} lecture de la procédure de codécision - sont les suivants :

Champ d'application : les députés entendent clarifier que le règlement énonce des prescriptions pour l'homologation des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, composants et unités techniques distinctes, en ce qui concerne leur sécurité. Les prescriptions pour l'homologation relatives à l'installation de systèmes de contrôle de la pression des pneumatiques portent sur la sécurité, l'efficacité énergétique et les émissions de CO₂. Le règlement énonce également des prescriptions pour l'homologation des nouveaux pneumatiques, en ce qui concerne leurs performances en termes de résistance au roulement et les émissions de bruit de roulement qui en résultent.

Objectifs de réduction des émissions de CO₂ : les députés soutiennent les objectifs de la proposition, estimant qu'un lien plus visible devrait unir ces objectifs et les travaux actuels du Parlement sur le règlement établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves. Ils estiment cependant que le marché devrait être bien préparé dans son ensemble pour une mise en œuvre claire et en temps voulu des nouvelles prérogatives sans interrompre brutalement les circuits de production et de distribution. Des amendements ont donc été introduits en vue d'harmoniser les dates de mise en œuvre proposées et les délais de mise en œuvre marginaux correspondants.

Contrôle de la stabilité, systèmes avancés de freinage d'urgence et systèmes de détection de déviation de trajectoire : les députés estiment que la Commission doit imposer le montage de tels systèmes, conformément aux règlements CEE/ONU, sur les catégories de véhicules pour lesquels cela est opportun et pour lesquels il est démontré (grâce à une évaluation d'impact) qu'ils amélioreront le niveau de sécurité générale. Une période de transition suffisante doit être prévue pour permettre la réalisation des mesures d'application nécessaires et, par la suite, le développement et l'incorporation aux véhicules de ces technologies complexes. Lors de l'établissement du calendrier détaillé de mise en œuvre des systèmes électroniques de contrôle de la stabilité, il conviendrait de prévoir une période de transition de 12 mois, à compter de la réalisation des mesures d'application avant le premier délai obligatoire.

Homologation des véhicules, composants et unités techniques distinctes : le rapport souligne que des systèmes tels que les systèmes électroniques de contrôle de la stabilité, les ancrages ISOfix, les systèmes de rappel de la ceinture de sécurité et les systèmes de contrôle de la pression des pneumatiques sont déjà sur le marché et ont fait la preuve de leur efficacité en améliorant la sécurité routière. Les députés estiment qu'ils devraient être rendus obligatoires aussi vite que possible et ont donc avancé les dates prévues par la Commission dans ce contexte.

Systèmes électroniques de contrôle de conduite : avant l'introduction de tels systèmes, la Commission devrait prévoir des actions d'information sur leur efficacité et des campagnes de promotion. La Commission devrait aussi suivre l'évolution des prix afin de s'assurer que le montage de ces équipements

rendus nécessaires par de nouvelles normes de sécurité n'augmente pas dans des proportions excessives le prix des véhicules neufs.

Pneumatiques : les députés estiment que la Commission doit évaluer la faisabilité de l'extension de l'installation obligatoire de systèmes de contrôle de la pression des pneumatiques à d'autres catégories de véhicules ainsi que la faisabilité d'un renforcement des prescriptions concernant l'adhérence des pneumatiques sur revêtement humide et, le cas échéant, proposer un amendement au règlement. Le rapport souligne en outre que tout le potentiel d'amélioration de la sécurité, de réduction des émissions de CO₂ et du bruit ne pourra être exploité que s'il est prévu aussi un dispositif d'étiquetage des pneumatiques. Il s'agirait d'informer le consommateur sur la sécurité (adhérence sur revêtement humide), les émissions de CO₂ et le bruit. Les députés estiment en outre qu'une dérogation doit être prévue pour les pneumatiques rechapés. A cet égard, la Commission devrait procéder à une évaluation appropriée du secteur associant l'ensemble des intéressés et évaluer l'opportunité de modifier le régime réglementaire actuel.

Comitologie : certaines dispositions de la proposition de la Commission en ce qui concerne le respect des règles de comitologie méritent d'être clarifiées. Dans la proposition initiale, le soin de définir le champ d'application du règlement est apparemment confié à la Commission. Les députés ont introduit des amendements en vue de préciser cet aspect essentiel du règlement. Les parlementaires estiment en outre que les critères présidant à l'établissement des « prescriptions de sécurité supplémentaires » pour le transport de produits dangereux ne sont pas précisés. Il en va de même pour les dispositions concernant les mesures d'application qui mentionnent des « exigences techniques » supplémentaires qui devront être adoptées par la Commission. Par conséquent, les députés ont introduit des amendements visant à définir clairement les pouvoirs conférés à la Commission.

Nouvelles fonctions de sécurité : les députés estiment que la Commission doit continuer à évaluer la faisabilité technique et économique ainsi que la maturité commerciale d'autres dispositifs de sécurité de pointe. Elle devra réexaminer la situation et, le cas échéant, modifier le règlement, avant le 1^{er} décembre 2012 puis par la suite tous les trois ans.

Bruit des transports : outre l'initiative actuelle de la Commission visant à définir un système de calibrage des routes, la Commission devrait présenter, dans les 12 mois suivant l'entrée en vigueur du règlement, une proposition relative à la classification des routes de l'UE en fonction du bruit qu'elles produisent qui viendra compléter la cartographie du bruit des transports par véhicules à moteur dans le but d'établir des priorités et des exigences appropriées pour les revêtements ainsi que des limites maximales d'émission de bruit.