Réception et surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles

2010/0271(COD) - 04/10/2010 - Document de base législatif

OBJECTIF: instaurer un système obligatoire de réception UE par type pour tous les véhicules à deux ou trois roues et quadricycles neufs (véhicules de catégorie L.), destinés à circuler sur le réseau routier public.

ACTE PROPOSÉ: Règlement du Parlement européen et du Conseil.

CONTEXTE: à l'heure actuelle, les exigences pour la réception par type des véhicules neufs de catégorie L. (ex : deux roues motorisés, tricycles motorisés, quads routiers et voiturettes) sont définies par la directive 2002/24/CE du Parlement européen et du Conseil (la «directive cadre»). En outre, un certain nombre de directives, visées dans la directive cadre, établissent des exigences techniques détaillées relatives aux véhicules de catégorie L.

La Commission a mis en lumière **différentes préoccupations importantes** liées aux dispositions existantes concernant la réception par type des véhicules neufs de catégorie L, auxquelles des réponses doivent être apportées:

- la complexité de la réglementation;
- le niveau des émissions et leur part croissante dans l'ensemble des émissions des transports routiers, globalement en baisse;
- les aspects de sécurité fonctionnelle liés aux exigences pour la réception de ces véhicules ;
- le vide juridique concernant les véhicules équipés de nouvelles technologies;
- la vente et l'immatriculation de certains véhicules, systèmes, composants et entités techniques importés sur le marché de l'UE qui ne sont pas conformes aux exigences actuelles de réception par type en matière de sécurité fonctionnelle des véhicules et/ou de protection de l'environnement.

ANALYSE D'IMPACT : pour chacun des principaux aspects de la proposition, différentes options ont été analysées en détaillant leurs avantages et inconvénients possibles sur les plans économique, environnemental, social et sécuritaire. L'étude a tenu compte d'aspects tant quantitatifs que qualitatifs. Les différentes options ont ensuite été comparées pour retenir une solution privilégiée ou une combinaison logique de deux solutions privilégiées, choix qui a ensuite été décrit. Ces solutions préconisées constituent les lignes de force du nouveau règlement cadre proposé.

BASE JURIDIQUE : article 114 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE).

CONTENU: la proposition a recours à «**l'approche à plusieurs niveaux**», qui a été introduite initialement à la demande du Parlement européen et est utilisée pour d'autres actes législatifs dans le domaine de la réception UE par type des véhicules à moteur. Cette approche prévoit un **processus législatif en trois étapes**:

1) **les dispositions essentielles et le champ d'application** sont établis par le Parlement européen et le Conseil dans un règlement fondé sur l'article 114 du TFUE, selon la procédure législative ordinaire,

2) **les prescriptions techniques** découlant des dispositions essentielles sont définies dans trois actes délégués (article 290) adoptés par comitologie: i) un règlement établissant des exigences en matière de performance environnementale et de performance de propulsion ; ii) un règlement

établissant des exigences relatives à la sécurité fonctionnelle des véhicules et aux aspects connexes ; iii) un règlement relatif aux exigences de construction des véhicules.

3) **un acte d'exécution** (article 291) détaillera les dispositions d'ordre administratif, concernant notamment la fiche de renseignements, les définitions de la fiche de réception, le certificat de conformité et les exigences liées à la conformité de la production, etc.

Le règlement-cadre proposé correspond à la **première étape du processus**. Il vise à établir les exigences techniques et administratives à respecter pour la réception et la surveillance du marché de tous les véhicules à deux ou trois roues et quadricycles neufs (véhicules de catégorie L), destinés à circuler sur le réseau routier public, y compris lorsqu'ils ont été conçus et construits en plusieurs étapes. Il établit également les exigences applicables à la vente et à la mise en service des systèmes, composants et entités techniques destinés à des véhicules réceptionnés conformément au règlement.

Par souci de clarté, de **rationalisation et de simplification**, il est proposé d'abroger la directive 2002/24 /CE et ses directives particulières et de les remplacer par un règlement unique, assorti d'un petit nombre d' actes délégués et d'exécution.

Le règlement proposé définit **un ensemble d'exigences spécifiques en matière de sécurité et de protection de l'environnement**. Il prévoit des dispositions visant à garantir que, lorsqu'un véhicule présente un risque grave pour les usagers ou l'environnement, le constructeur ou tout autre opérateur économique de la chaîne d'approvisionnement prenne des mesures de protection efficaces, y compris le rappel de véhicules.

En outre, des mesures appropriées devraient être prises pour faire en sorte que les **systèmes, composants ou entités techniques** qui peuvent être montés sur des véhicules et qui sont susceptibles de compromettre gravement le fonctionnement de systèmes essentiels pour la protection de l'environnement ou la sécurité fonctionnelle fassent l'objet d'un contrôle préalable par une autorité compétente en matière de réception avant leur vente, leur immatriculation ou leur mise en service.

En vue d'améliorer la **surveillance du marché**, la proposition clarifie le rôle et les responsabilités des autorités des États membres compétentes en matière de réception et de surveillance du marché. Elle renforce également les prescriptions concernant la compétence, les obligations et les performances des services techniques chargés de procéder à la réception par type.

Pour prévenir les abus, toute procédure simplifiée pour les **véhicules produits en petites séries** devrait être restreinte aux cas où la production est très limitée. Il est par conséquent proposé de définir avec précision la notion de petite série, d'après le nombre de véhicules vendus, immatriculés ou mis en service.

Afin de garantir que la **procédure permettant de contrôler la conformité de la production** a été mise en œuvre correctement et fonctionne de manière appropriée, les constructeurs devraient être régulièrement soumis à des vérifications par l'autorité compétente ou par un service technique dûment qualifié désigné à cette fin.

Enfin, les États membres devraient établir des règles relatives aux **sanctions** applicables en cas de violation des dispositions du présent règlement et veiller à ce qu'elles soient mises en œuvre. Ces sanctions devraient être effectives, proportionnées et dissuasives.

INCIDENCE BUDGÉTAIRE : la proposition n'aura pas d'incidence sur le budget de l'Union européenne en ce qui concerne les deux premières phases de réduction des émissions (Euro 4 et 5 pour les motocycles, et Euro 3 et 4 pour toutes les autres catégories de véhicules de catégorie L). La troisième phase inclura le passage à la norme Euro 6 pour les motocycles et à la norme Euro 5 pour toutes les autres catégories de véhicules de catégorie L (cyclomoteurs, tricycles et quadricycles). Ces valeurs limites d'émissions sont

strictement équivalentes à celles de la norme Euro 5 pour les voitures particulières. Une étude supplémentaire sur les incidences environnementales est prévue afin de déterminer les conséquences environnementales à court terme des phases Euro 3, 4 et 5, et de vérifier si la phase Euro 6 est appropriée dans le délai imparti. L'étude sera réalisée au cours de la période 2016-2017 et sera financée sur le budget de la Commission.