

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

2010/0271(COD) - 04/01/2012 - Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique

La commission du marché intérieur et de la protection des consommateurs a adopté le rapport de Wim van de CAMP (PPE, NL) sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles.

La commission parlementaire recommande que la position du Parlement européen adoptée en première lecture suivant la procédure législative ordinaire modifie la proposition de la Commission comme suit :

**Mobilité urbaine plus efficace** : d'un point de vue général, le rapport souligne qu'une amélioration des exigences relatives à la réception par type pour les véhicules de catégorie L peut faciliter la transition vers une mobilité urbaine plus efficace, plus sûre et plus propre.

**Champ d'application du règlement** : les députés proposent d'introduire de nouvelles sous-catégories pour les véhicules de catégorie L conçus pour une utilisation à la fois sur route et hors route, ceux-ci ayant également fait l'objet d'une catégorisation appropriée. Il s'agit des motocycles d'enduro (S1) et de trial (S2), des véhicules tout-terrains et des véhicules biplaces côte-à-côte (SSV). Les véhicules exclusivement destinés aux travaux publics et aux services publics devraient être exclus du champ d'application.

**Exigences de fond** : afin de garantir un niveau élevé de sécurité et de protection de l'environnement, la proposition prévoit que Commission devra définir des prescriptions techniques détaillées, y compris des procédures d'essai et de valeurs limites s'il y a lieu, uniquement pour les exigences qui n'ont pas trait aux valeurs limites et aux seuils environnementaux fixés aux annexes VI et VII du règlement, au moyen d'actes délégués.

Les députés souhaitent que toutes les mesures adoptées conformément au règlement soient précédées d'une évaluation donnant lieu à un rapport et visent un juste équilibre entre les éléments suivants:

- l'existence d'un risque sérieux pour la sécurité ou la performance environnementale des prescriptions techniques en question; et
- les répercussions pour les consommateurs et les constructeurs (y compris sur le marché de seconde monte) de l'imposition de toute exigence supplémentaire en vertu du règlement.

**Exigences générales relatives aux systèmes de diagnostic embarqués (OBD)** : le rapport propose de clarifier les étapes et de resserrer le calendrier en vue de l'équipement des véhicules neufs de systèmes OBD.

Après confirmation au moyen d'une décision adoptée par la Commission sept ans après la date d'entrée en application du règlement (2021), tous les types de véhicules existants des (sous-)catégories L3e, L5e, L6Ae et L7Ae devraient également être équipés de systèmes OBD de deuxième génération (OBD II) qui, outre les éléments vérifiés par les systèmes OBD I, détectent non seulement les défaillances totales, mais aussi la détérioration de systèmes, de composants ou d'entités techniques pendant la durée de vie du véhicule, à la condition que leur efficacité par rapport au coût soit démontrée par l'étude d'incidence environnementale visée au règlement.

**Validité et acceptation de la réception individuelle** : lorsqu'une autorité compétente entend refuser la mise sur le marché, l'immatriculation ou la mise en service d'un véhicule pour lequel une réception

individuelle a été accordée par l'autorité compétente d'un autre État membre, elle devrait envoyer à la personne concernée une notification écrite de son intention, en précisant les dispositions techniques sur lesquelles la décision doit être basée et en fournissant des éléments techniques ou scientifiques qui justifient la décision. Après avoir reçu une telle notification, la personne concernée disposerait d'au moins vingt jours ouvrables pour soumettre ses observations.

Toute décision de refuser la vente, l'immatriculation ou la mise en service d'un véhicule pour lequel une réception individuelle a été accordée par l'autorité compétente d'un autre État membre devrait indiquer les voies de recours disponibles en vertu de la législation en vigueur dans l'État membre concerné et les délais dans lesquels ces recours doivent être introduits.

**Certificat de conformité** : selon les députés, le certificat de conformité devrait être rédigé dans l'une des langues officielles de l'Union. Tout État membre devrait pouvoir demander que le certificat de conformité soit traduit dans sa ou ses propres langues officielles.

**Véhicules produits en petites séries** : pour prévenir les abus, la procédure simplifiée pour les véhicules produits en petites séries devrait être restreinte à des nombres limités de véhicules. La réception individuelle devrait s'appliquer à un véhicule particulier, de manière à permettre une demande simplifiée et plus abordable pour les véhicules uniques construits par des amateurs.

**Informations sur la réparation et l'entretien des véhicules** : les députés proposent de préciser la définition d'un «opérateur indépendant» ou d'un «réparateur» afin de garantir que les utilisateurs et réparateurs de véhicules individuels (et pas uniquement les «entreprises») aient, pour un prix raisonnable, suffisamment accès aux informations sur la réparation et l'entretien. Les véhicules devraient être livrés avec l'ensemble des informations, l'équipement spécial et les accessoires essentiels permettant des réglages, un entretien et une utilisation en toute sécurité. Les constructeurs devraient mettre à disposition les informations de manière détaillée, conviviale et lisible.

**Calendrier** : le rapport propose que le règlement soit applicable **à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2014** (au lieu du 1<sup>er</sup> janvier 2013). La modification vise, avec d'autres amendements, à rationaliser le calendrier pour l'application des dispositions du règlement. Les députés estiment qu'un report d'un an donnera aux fabricants et aux administrations nationales le temps suffisant pour s'adapter aux dispositions proposées, y compris celles des actes délégués. En même temps, les délais finaux quant à l'obligation de satisfaire les exigences en matière de sécurité et d'environnement ne sont pas compromis et restent ceux proposés par la Commission.

**Évaluation** : dans les deux années suivant l'entrée en vigueur du règlement, la Commission devrait évaluer, sur la base des résultats d'une étude, la pertinence d'une nouvelle proposition et, le cas échéant, l'adopter. Cette proposition devrait à tout le moins se pencher sur les questions suivantes : la pertinence de la limitation de poids à 450 kg; la pertinence de la distinction entre les véhicules à 3 et à 4 roues au vu de l'évolution récente et la nécessité d'adaptation ultérieure à l'évolution du marché dans le domaine des véhicules électriques.

**Pouvoirs délégués et d'exécution** : plusieurs amendements visent à adapter le texte à la formulation la plus récente concernant les actes délégués et les actes d'exécution.