

Niveau sonore des véhicules à moteur et des systèmes de silencieux de remplacement

2011/0409(COD) - 21/02/2014 - Communication de la Commission sur la position du Conseil

La communication de la Commission au Parlement européen concerne la position du Conseil sur l'adoption d'un règlement du Parlement européen et du Conseil relatif au niveau sonore des véhicules à moteur.

La Commission **se félicite de l'accord politique sur un texte de compromis** qui devrait permettre l'adoption finale du texte au cours de la législature actuelle. Elle souligne :

- l'importance d'appliquer dès que possible une nouvelle méthode d'essai plus représentative du trafic urbain et internationalement reconnue dans le cadre de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (CEE-ONU) ;
- l'importance pour l'industrie de disposer d'un objectif à long terme et stable en ce qui concerne les limites de bruit, de sorte qu'elle puisse adapter ses véhicules à la nouvelle législation.

La position du Conseil en première lecture **englobe la grande majorité des amendements introduits par le Parlement européen**, en particulier, la plupart des considérants supplémentaires proposés par le Parlement européen, l'alignement de la procédure d'essai sur celle élaborée dans le cadre de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies, l'inclusion d'une nouvelle piste d'essai et une nouvelle classification des véhicules.

La Commission peut accepter les amendements portant sur les points suivants :

- **Valeurs limites** : la position du Conseil est très proche de la proposition initiale de la Commission pour ce qui est des limites finales, mais avec une application différée. Elle peut également être vue, pour la plupart des catégories de véhicules, comme une étape consécutive à l'étape finale proposée par le Parlement européen dans sa position en première lecture.
- **L'affichage du niveau sonore des véhicules par les concessionnaires** : la Commission note toutefois, le Conseil a choisi de ne pas rendre cette mesure obligatoire avant que la Commission ait mené une étude d'incidence sur une telle prescription obligatoire.
- **Le montage obligatoire sur les véhicules électriques et hybrides d'un système d'avertissement acoustique (appelé «AVAS»)** : la proposition initiale de la Commission ne mentionnait qu'un montage facultatif. Toutefois, la Commission peut accepter l'amendement du Conseil dans la mesure où il prévoit un délai d'introduction de 3/5 ans qui permettra l'élaboration de prescriptions techniques plus détaillées pour l'homologation de tels systèmes.
- **Accréditation et surveillance du marché** : la Commission accepte l'introduction dans un considérant de l'amendement du Parlement introduisant une référence au règlement (CE) n° 765 /2008 fixant les prescriptions relatives à l'accréditation et à la surveillance du marché pour la commercialisation des produits.

Parmi les nouvelles dispositions introduites par le Conseil, la Commission accepte :

- l'introduction d'un certain nombre d'amendements techniques, en particulier pour faire clairement le lien entre ce nouveau règlement et la directive-cadre 2007/46/CE 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 ;

- l'introduction de prescriptions supplémentaires pour faciliter les contrôles techniques et les contrôles routiers des véhicules hybrides.

Amendements du Parlement européen non inclus dans la position du Conseil :

Système de classification des routes : le Conseil n'a pas retenu l'amendement du Parlement demandant que la Commission étudie la possibilité d'introduire un système de classification des routes en fonction de leur comportement au bruit de roulage. Toutefois, le Conseil a reconnu qu'une approche intégrée du bruit devrait être suivie et que les cartes de bruit selon la directive 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement pourraient servir de base à des travaux futurs de recherche sur la classification des revêtements routiers.

Actes délégués : le Conseil n'a pu accepter **ni une habilitation illimitée de la Commission pour la mise à jour des éléments non essentiels des annexes** (propositions de la Commission), **ni un renouvellement tacite de l'habilitation** (proposition du Parlement). Par rapport à la proposition du Parlement européen, le Conseil a également restreint le nombre d'annexes qui peuvent être modifiées par la Commission.

Bien qu'elle regrette, pour des raisons pratiques, la décision du Conseil restreignant la délégation à la Commission à un nombre limité d'annexes et une période fixe de cinq ans, la Commission peut l'accepter en tant qu'élément du compromis final entre les colégislateurs.