

CARS 21: un cadre réglementaire concurrentiel pour le secteur automobile

2007/2120(INI) - 07/07/2015 - Document de suivi

Conformément à la [communication «CARS 21»](#), ce document de travail des services de la Commission expose les principales évolutions réglementaires liées à l'automobile qui ont eu lieu en 2014 dans le cadre du Forum mondial pour l'harmonisation des règlements concernant les véhicules (WP.29) de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE-ONU). Il s'agit du huitième rapport annuel dont l'objectif est d'informer le Parlement européen, le Conseil et le public sur les progrès réalisés et sur le respect par la Commission des orientations politiques définies dans la législation européenne pertinente.

- Pour rappel, la CEE-ONU a été créée en 1947 en vue d'énoncer des normes et des conventions pour faciliter la coopération internationale entre les différents secteurs à la fois au sein et en dehors de la région Europe.
- Le Forum mondial WP.29 est historiquement un groupe de travail du Comité des transports intérieurs de la CEE-ONU créée en 1950 pour faciliter la libre circulation des véhicules.
- L'Union européenne est partie contractante aux Accords de 1958 et 1998. Ces accords établissent des exigences harmonisées à l'échelle mondiale pour assurer des niveaux élevés de sécurité, de protection de l'environnement et l'efficacité énergétique.

Le document de travail se concentre sur **les progrès réalisés en 2014** et fournit une indication pour les développements à venir en 2015.

Réforme de l'Accord de 1958: la révision attendue de l'Accord de 1958 (révision 3) est imminente. Le forum WP.29 de la CEE-ONU attend un signal clair de l'UE quant à la question de savoir si **la proposition d'augmenter le seuil de la règle de vote à la majorité des quatre cinquièmes** pourrait être acceptée. Il est anticipé que si le seuil de la majorité était porté à un ratio plus élevé, **les chances d'attirer des partenaires importants de l'UE tels que le Brésil, l'Inde, la Chine et les pays de l'ASEAN** en tant que nouvelles Parties contractantes pourraient devenir plus réalistes.

L'acceptation, en ce qui concerne les véhicules, des réglementations harmonisées au niveau international établies en vertu de l'Accord de 1958 par les partenaires commerciaux de l'UE serait la meilleure façon d'éliminer les obstacles non tarifaires au commerce et partant, de renforcer l'attractivité de l'Accord de 1958. En vue d'étayer les avantages que pourrait générer pour l'industrie automobile de l'UE l'adhésion des pays émergents à l'accord révisé de 1958, la Commission a conclu un contrat d'étude dont les résultats seront disponibles en juin à 2015.

Développement du système d'homologation internationale de véhicules complets (*Whole Vehicle Type Approval - IWVTA*): la mise en œuvre du système IWVTA au niveau de la CEE-ONU devrait créer un important avantage concurrentiel pour l'industrie automobile européenne. Ce système permettrait en effet la reconnaissance réciproque de l'ensemble du véhicule et non plus l'approbation de composants ou systèmes distincts, conformément aux divers règlements de la CEE-ONU, comme c'est le cas actuellement.

En 2014, les discussions ont permis **l'identification claire des règlements de l'ONU qui pourraient être couverts par le système IWVTA**. La nécessité d'un mécanisme de flexibilité permettant à certaines Parties contractantes d'appliquer la reconnaissance limitée de l'IWVTA à des fins domestiques a également été reconnue et des procédures spécifiques sont développés pour répondre à ce besoin.

Implication de l'UE dans le processus de développement réglementaire en vertu des accords de 1958 et de 1998: à partir du 1^{er} novembre 2014, un grand nombre de règlements de l'ONU ont été transposés dans le droit de l'Union par le biais de l'adoption du [règlement \(CE\) n° 661/2009](#) sur la sécurité générale des véhicules à moteur (règlement sur la sécurité générale), lequel a abrogé plus de 50 directives de l'UE et a remplacé une grande partie de la réglementation antérieure par des dispositions conformes aux règlements de l'ONU.

Les activités du WP.29 et des groupes responsables de la réglementation des véhicules à moteur de la CEE-ONU prennent de plus en plus d'importance. Ces organes intergouvernementaux sont utilisés par l'UE comme le principal instrument pour le développement et la révision des règlements à la lumière des progrès technologiques. Par conséquent, la Commission estime qu'il est de la plus haute importance que les Nations Unies **continuent de fournir un cadre cohérent pour les discussions techniques qui seront compatibles avec le cadre d'homologation européen.**

La Commission s'efforce de **veiller à la cohérence entre les activités de réglementation au niveau de l'UE et de la CEE-ONU.** Les activités liées aux Accords de 1958 et de 1998 à 2014 et les résultats obtenus démontrent que cet effort porte ses fruits.

Prochains développements: la priorité en ce qui concerne les activités du WP.29 en 2015 portera sur la **finalisation réussie de la réforme de l'Accord de 1958** et l'adoption rapide de sa révision 3, ce qui devrait se traduire par des avantages substantiels en termes de facilitation des échanges et de renforcement de la position concurrentielle de l'industrie automobile européenne sur un marché mondial dont le centre de gravité se déplace vers les pays émergents.

Des procédures internes en vue de devenir Parties contractantes à l'Accord de 1958 en 2015 ont déjà été entamées par **le Brésil, les Philippines et l'Équateur.** En outre, le 3 mars 2015 le **Bélarus** est devenu Partie contractante à l'Accord mondial de 1998.

L'adoption éventuelle du **nouveau règlement de l'ONU sur l'IWVTA**, dans le cadre de la réforme de l'Accord de 1958, sera également au centre de l'attention et pourrait permettre une application au moins partielle du régime par les Parties contractantes en 2016. Compte tenu du fait que l'IWVTA ne sera établi qu'entre les parties contractantes à l'accord de 1958, excluant ainsi des partenaires importants de l'Union tels que les Etats-Unis, la Chine et l'Inde, la nécessité de favoriser l'adhésion de plusieurs pays à l'Accord de 1958 devient encore plus pressante.

Le WP.29 constituera également le cadre adéquat pour l'élaboration des exigences internationales en matière de **nouvelles technologies.** Les attentes sont grandes quant aux apports qu'il pourrait fournir sur des sujets extrêmement complexes tels que **les performances et la durabilité des batteries, ainsi que la recyclabilité des véhicules électriques.** Sur la base d'une recherche en cours et dont les conclusions sont attendues pour 2016, il sera décidé si un **nouveau Règlement technique mondial des Nations Unies (RTM)** doit être rédigé et présenté pour adoption dans ces domaines.

Enfin, le renforcement de la mise en œuvre de normes internationalement reconnues dans le cadre de la CEE-ONU en complément d'une coopération réglementaire bilatérale avec les principaux partenaires de l'UE ont également été au centre des efforts de la Commission. À cet égard, les négociations avec les Etats-Unis dans le cadre du [partenariat transatlantique de commerce et d'investissement](#) (TTIP) sont d'une importance primordiale.