Informations de base

2011/0409(COD) COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Règlement	Procédure terminée
Niveau sonore des véhicules à moteur et des systèmes de silencieux de remplacement Modification Directive 2007/46/EC 2003/0153(COD) **Subject** 2.10.03 Normalisation, norme et marque CE/UE, certification, conformité 3.20.05 Transport routier de personnes et de marchandises 3.40.03 Industrie automobile, cycle et motocycle, véhicules utilitaires et agricoles 3.70.07 Pollution acoustique, bruit	

Acteurs principaux

Parlement européen

Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
ENVI Environnement, santé publique et sécurité alimentaire	OUZKÝ Miroslav (ECR)	09/01/2012

Commission au fond précédente	Rapporteur(e) précédent(e)	Date de nomination
ENVI Environnement, santé publique et sécurité alimentaire	OUZKÝ Miroslav (ECR)	09/01/2012

Commission pour avis précédente	Rapporteur(e) pour avis précédent(e)	Date de nomination
IMCO Marché intérieur et protection des consommateurs	WEISGERBER Anja (PPE)	29/02/2012
TRAN Transports et tourisme	PARGNEAUX Gilles (S&D)	10/01/2012

Conseil de l'Union européenne

Formation du Conseil	Réunions	Date
Emploi, politique sociale, santé et consommateurs	3280	2013-12-09
Compétitivité (marché intérieur, industrie, recherche et espace)	3295	2014-02-20
Environnement	3152	2012-03-09

Commission européenne

DG de la Commission	Commissaire

	Marché intérieur, industrie, entrepreneuriat et PME	TAJANI Antonio

Comité économique et social européen

Evénements clés

Date	Evénement	Référence	Résumé
09/12/2011	Publication de la proposition législative	COM(2011)0856	Résumé
15/12/2011	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
09/03/2012	Débat au Conseil		Résumé
18/12/2012	Vote en commission,1ère lecture		
21/12/2012	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A7-0435/2012	Résumé
05/02/2013	Débat en plénière		
06/02/2013	Décision du Parlement, 1ère lecture	T7-0041/2013	Résumé
06/02/2013	Résultat du vote au parlement		
21/02/2014	Publication de la position du Conseil	17695/1/2013	Résumé
27/02/2014	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 2ème lecture		
19/03/2014	Vote en commission, 2ème lecture		
24/03/2014	Dépôt de la recommandation de la commission, 2ème lecture	A7-0239/2014	Résumé
02/04/2014	Décision du Parlement, 2ème lecture	T7-0261/2014	Résumé
16/04/2014	Signature de l'acte final		
16/04/2014	Fin de la procédure au Parlement		
27/05/2014	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques

Référence de la procédure	2011/0409(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Note thématique
Instrument législatif	Règlement
Modifications et abrogations	Modification Directive 2007/46/EC 2003/0153(COD)
Base juridique	Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne TFEU 014
Consultation obligatoire d'autres institutions	Comité économique et social européen
État de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission	ENVI/7/14784

Portail de documentation

Parlement Européen

Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Projet de rapport de la commission		PE487.819	15/05/2012	
Amendements déposés en commission		PE491.112	13/06/2012	
Amendements déposés en commission		PE491.113	13/06/2012	
Avis de la commission	TRAN	PE485.919	20/06/2012	
Avis de la commission	IMCO	PE487.784	25/06/2012	
Amendements déposés en commission		PE502.040	17/12/2012	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A7-0435/2012	21/12/2012	Résumé
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		T7-0041/2013	06/02/2013	Résumé
Projet de rapport de la commission		PE528.130	03/02/2014	
Recommandation déposée de la commission, 2e lecture		A7-0239/2014	24/03/2014	Résumé
Texte adopté du Parlement, 2ème lecture		T7-0261/2014	02/04/2014	Résumé

Conseil de l'Union

Type de document	Référence	Date	Résumé
Déclaration du Conseil sur sa position	06414/2014	18/02/2014	
Position du Conseil	17695/1/2013	21/02/2014	Résumé
Projet d'acte final	00081/2014/LEX	16/04/2014	

Commission Européenne

Type de document	Référence	Date	Résumé
Document de base législatif	COM(2011)0856	09/12/2011	Résumé
Document annexé à la procédure	SEC(2011)1504	09/12/2011	
Document annexé à la procédure	SEC(2011)1505	09/12/2011	
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière	SP(2013)239	04/04/2013	
Communication de la Commission sur la position du Conseil	COM(2014)0107	21/02/2014	Résumé

Parlements nationaux

Type de document	Parlement /Chambre	Référence	Date	Résumé
Contribution	PT_PARLIAMENT	COM(2011)0856	01/03/2012	

Autres Institutions et organes

Institution/organe	Type de document	Référence	Date	Résumé
EESC	Comité économique et social: avis, rapport	CES1037/2012	25/04/2012	

Informations complémentaires		
Source	**Document**	**Date**
Parlements nationaux	IPEX	
Commission européenne	EUR-Lex	
Commission européenne	EUR-Lex	

Acte final
Rectificatif à l'acte final 32014R0540R(02) JO L 013 20.01.2015, p. 0014 Règlement 2014/0540 JO L 158 27.05.2014, p. 0131 Résumé

Actes délégués	
Référence	**Sujet**
2017/2750(DEA)	Examen d'un acte délégué
2019/2620(DEA)	Examen d'un acte délégué

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

2011/0409(COD) - 09/12/2011 - Document de base législatif

OBJECTIF : assurer un niveau élevé de protection de la santé et de l'environnement et sauvegarder le marché intérieur des véhicules à moteur en ce qui concerne leur niveau sonore.

ACTE PROPOSÉ : Règlement du Parlement européen et du Conseil.

CONTEXTE : les émissions de bruit des véhicules à moteur à quatre roues font l'objet de la directive 70/157/CEE du Conseil (modifiée à plusieurs reprises) concernant le rapprochement des législations des États membres relatives au niveau sonore admissible et au dispositif d'échappement des véhicules à moteur. À mesure que davantage d'informations sur les effets néfastes du bruit sur la santé devenaient disponibles, **le besoin d'un niveau plus élevé de protection des citoyens de l'UE par d'autres mesures à l'échelle de l'UE s'est accentué.**

Le Livre vert de 1996 sur le bruit de la Commission européenne estimait qu'environ 20% de la population de l'UE de l'époque souffraient de niveaux de bruit que les scientifiques et les experts de la santé considèrent comme inacceptables. Sur la base d'informations émanant des États membres de l'UE, l'Agence européenne pour l'environnement a estimé que **la moitié de la population vivant dans des zones urbaines est exposée à des niveaux de bruit supérieurs à 55 dB (A)** en raison du bruit ambiant de la circulation routière.

Au fil des années, des efforts de recherche, y compris de vastes projets financés par l'UE, ont été consacrés à l'évaluation quantitative de la relation entre le bruit ambiant et ses effets. Malgré des différences d'approche et de portée entre les différentes études, **un terrain commun peut être trouvé en termes d'effets nuisibles et de gêne générés par le bruit**. Ces constatations ont été confirmées en 2008 par l'OMS.

Dans sa communication concernant une stratégie européenne pour des véhicules propres et économes en énergie, la Commission européenne a annoncé qu'elle présenterait, en 2011, une proposition visant à modifier la législation concernée afin de réduire les émissions sonores des véhicules.

ANALYSE D'IMPACT : différentes options couvrant les aspects environnementaux, sociaux et économiques ont été considérées pour la proposition:

- ***Option 1*** : Pas de changement (maintien des valeurs limites actuelles, des tolérances resteraient valides, ainsi que de l'ancienne méthode de mesure) ;
- ***Option 2*** : Nouvelle méthode de mesure - anciennes valeurs limites ;
- ***Option 3*** : Nouvelle méthode - nouvelles valeurs limites équivalentes aux anciennes ;
- ***Option 4*** : Nouvelle méthode - nouvelles valeurs limites avec potentiel de réduction de bruit ;
- ***Option 5*** : Nouvelle méthode - nouvelles valeurs limites avec potentiel de réduction de bruit selon une approche en deux étapes.

Selon l'option privilégiée (l'option 5), les valeurs limites pour les véhicules légers et de taille moyenne seraient abaissées en deux étapes de 2 dB (A) chacune et, pour les véhicules lourds, en une première étape de 1 dB (A) et une seconde étape de 2 dB (A). Il en résulterait une réduction de l'impact du bruit d'environ 3 dB (A) pour le trafic fluide et de jusqu'à 4 dB (A) pour le trafic intermittent. La réduction du nombre de personnes fortement gênées serait de 25%. Le rapport coût-bénéfice de cette mesure est estimé à environ 20 fois en faveur de la réduction de bruit par rapport à la situation où aucune mesure n'est prise.

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

CONTENU : le projet de proposition abrogera la directive 70/157/CEE et ses modifications ultérieures. Il vise à actualiser les prescriptions pour le système de réception par type en ce qui concerne le niveau sonore des véhicules et de leur système d'échappement. En particulier, il introduit une **nouvelle méthode d'essai** pour mesurer les émissions de bruit, des valeurs limites de bruit plus basses et il introduit des **dispositions supplémentaires en matière d'émission de bruit** dans la procédure de réception par type de l'UE.

L'objectif final de réduction de bruit poursuivi serait atteint en **deux étapes** :

- la première phase serait une **réduction de bruit de 2 dB (A) pour les véhicules légers et de 1 dB (A) pour les véhicules lourds**; elle serait introduite **deux ans** après la date de publication de la présente proposition ;
- la seconde phase serait une **réduction de 2 dB (A) pour les véhicules légers et de 2 dB (A) pour les véhicules lourds**. Elle nécessitera davantage d'efforts de développement et un ensemble de mesures techniques plus drastique: à la suite du processus de consultation avec CARS 21, il est proposé de retenir **trois ans** pour cette seconde phase.

La proposition vise également à assurer la sécurité sur les routes et au travail en introduisant des **prescriptions concernant le bruit minimum des véhicules électriques et électriques-hybrides**. Il est proposé de modifier la législation sur le bruit au moyen d'une annexe harmonisant, lorsqu'un véhicule en est pourvu, le fonctionnement des systèmes audibles signalant son approche. Le montage de tels systèmes sera cependant volontaire et restera une option à la discrétion des constructeurs.

INCIDENCE BUDGÉTAIRE : la proposition n'a pas d'incidence sur le budget de l'Union.

ACTES DÉLÉGUÉS : la proposition contient des dispositions habilitant la Commission à adopter des actes délégués conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

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

2011/0409(COD) - 09/03/2012

Le Conseil a pris note des **informations communiquées par la délégation néerlandaise** (doc. *6840/12*) sur la proposition de règlement concernant le niveau sonore des véhicules à moteur, qui vise à réduire à bref délai les niveaux sonores des véhicules à moteur, et introduit également une nouvelle méthode de mesure. Alors que les valeurs limites de bruit n'ont pas changé depuis 1996, la proposition souligne que le bruit émis par les véhicules à moteur a des effets néfastes sur la santé humaine.

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

2011/0409(COD) - 21/12/2012 - Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique

La commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire a adopté le rapport de Miroslav OUZKÝ (ECR, CZ) sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil concernant le niveau sonore des véhicules à moteur.

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 :

Valeurs limites : pour accroître les effets bénéfiques sur le plan de la santé et renforcer la sécurité juridique, les députés proposent d'établir des valeurs limites de bruit **à long terme** : phase 1 valable à partir de 6 ans après la publication ; phase 2 valable à partir de 8 ans après la publication.

Différenciation des catégories de véhicules : le règlement devrait tenir compte des différences qui caractérisent le développement et la production de voitures particulières et de véhicules lourds. Ces différences devraient se retrouver dans un calendrier différent pour les phases respectives auxquelles s'appliquent les valeurs limites de bruit. La commission parlementaire propose donc **des phases différentes pour les voitures particulières et pour les véhicules commerciaux utilisés pour le transport des marchandises**.

Transparence : le rapport souligne que **l'information des consommateurs**, des gestionnaires de parcs de véhicules et des autorités publiques sur le sujet des émissions sonores peut influencer les décisions d'achat et accélérer le passage à un parc de véhicules plus silencieux.

Pour informer comme il se doit les consommateurs, le constructeur devrait les renseigner sur les niveaux sonores des véhicules conformément aux méthodes d'essai harmonisées **au point de vente et dans la documentation technique promotionnelle**. Une **étiquette**, comparable à celles utilisées pour indiquer les émissions de CO_2, la consommation de carburant et le bruit des pneumatiques, devrait informer les consommateurs des émissions sonores du véhicule.

Dispositions supplémentaires concernant l'émission de bruit (ASEP) : les députés proposent que les **camionnettes de livraison de la catégorie N1** soient exclues des essais spécifiques des ASEP. Le rapport souligne que la norme ASEP (dispositions supplémentaires concernant l'émission de bruit) de la CEE-ONU est adaptée au comportement des véhicules types de la catégorie M1, et que le groupe d'experts compétent en la matière a préconisé l'exclusion des autres catégories.

Surveillance du marché : pour garantir un haut niveau de conformité des produits avec les règles du marché, que ce soit pour les produits circulant à l'intérieur de la Communauté ou pour ceux qui proviennent de l'extérieur et pénètrent dans l'Espace économique européen (EEE), le rapport introduit une disposition stipulant que les États membres et leurs organismes de surveillance du marché respectifs doivent contrôler et superviser le respect des exigences prévues par le règlement.

Classification et qualité du revêtement routier : la Commission devrait évaluer la possibilité de mettre en place un **système de classification des routes** précisant le bruit de roulement caractéristique de chaque route dans l'Union européenne et, le cas échéant, présenter une proposition conformément à la procédure législative ordinaire.

Système d'avertissement acoustique du véhicule (AVAS) : un amendement précise que lorsque les constructeurs décident de monter un système AVAS sur des véhicules, **le son produit** par ce système est un son continu qui signale aux piétons et autres usagers vulnérables de la route qu'un véhicule est en fonctionnement. Le son signale clairement le comportement du véhicule et peut être similaire au son d'un véhicule de la même catégorie équipé d'un moteur à combustion interne et fonctionnant dans les mêmes conditions.

Le rapport clarifie que le système d'avertissement acoustique du véhicule (AVAS) est un système destiné aux **véhicules de transport routier électriques ou électriques-hybrides** qui informe les piétons et les autres usagers vulnérables de la route du fonctionnement du véhicule.

Véhicules silencieux : les députés estiment que la Commission devrait étudier la capacité potentielle des systèmes de sécurité active présents dans les véhicules plus silencieux - véhicules hybrides et électriques, par exemple - à mieux servir l'objectif d'amélioration de la sécurité des usagers vulnérables de la route en zone urbaine, tels que les piétons aveugles, malvoyants et malentendants, les cyclistes et les enfants.

Réexamen des limites de bruit prévues à l'annexe III : la proposition initiale de la Commission ne prévoit aucune véritable évaluation d'impact fondée sur la nouvelle classification obligatoire des véhicules. En conséquence, les députés sollicitent que la Commission procède à une évaluation d'impact avant toute nouvelle mesure de réduction majeure des limites de bruit.

Actes délégués : la Commission devrait pouvoir d'adopter des actes délégués pour modifier les annexes du règlement concernant les procédures de réception UE par type en ce qui concerne : i) le niveau sonore des types de véhicules et des dispositifs d'échappement, ii) les méthodes et instruments de mesure du bruit émis par les véhicules à moteur, iii) les silencieux, iv) le bruit dû à l'air comprimé, v) les contrôles de la conformité de la production, vi) les spécifications concernant le site d'essai, vii) les méthodes de mesure pour les dispositions supplémentaires en matière d'émissions sonores et viii) les mesures assurant l'audibilité des véhicules électriques et hybrides.

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

2011/0409(COD) - 06/02/2013 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 401 voix pour, 228 contre et 22 abstentions, une résolution législative sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil concernant le niveau sonore des véhicules à moteur.

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

Valeurs limites : le Parlement propose d'établir des **valeurs limites de bruit à long terme** valables à partir de 6 ans (phase 1) et de 8 ans (phase 2) après la publication des nouvelles règles. La première phase s'appliquerait pour la réception par type des nouveaux types de véhicules et la seconde pour l'immatriculation, la vente et la mise en service de nouveaux véhicules. La Commission propose pour sa part 3 phases valables à partir d'1 an (phase 1), 5 ans (phase 2) et 7 ans après la publication des nouvelles règles.

Les limites pour les véhicules standards utilisés pour le transport de passagers passeraient à **68 dB**. Les véhicules plus puissants disposeraient d'une marge allant de 70 à 77 dB. Toutefois, les députés ont maintenu la limite pour les poids lourds les plus puissants (plus de 12 tonnes) à 81 dB (contre 78 dB proposés par la Commission).

Transparence et étiquetage : le constructeur devrait être tenu d'informer les consommateurs sur les niveaux sonores des véhicules conformément aux méthodes d'essai harmonisées au point de vente et dans la documentation technique promotionnelle. Les députés proposent qu'une **étiquette bien visible**, comparable à celles utilisées pour indiquer les émissions de CO_2, la consommation de carburant et le bruit des pneumatiques, informe les consommateurs des émissions sonores du véhicule.

Sur la base d'une analyse d'impact, la Commission devrait soumettre, dans un délai de deux ans après l'entrée en vigueur du règlement, et conformément à la procédure législative ordinaire, une proposition relative à l'information des consommateurs.

Surveillance du marché : pour garantir un haut niveau de conformité des produits avec les règles du marché, que ce soit pour les produits circulant à l'intérieur de la Communauté ou pour ceux qui proviennent de l'extérieur et pénètrent dans l'Espace économique européen (EEE), le Parlement propose d'introduire une disposition stipulant que les États membres et leurs organismes de surveillance du marché respectifs doivent contrôler et superviser le respect des exigences prévues par le règlement.

Classification et qualité du revêtement routier : les députés demandent que la Commission : i) évalue la possibilité de mettre en place un système de classification des routes précisant le bruit de roulement caractéristique de chaque route dans l'Union européenne et qu'elle présente le cas échéant une proposition conformément à la procédure législative ordinaire ; ii) étudie l'introduction d'une disposition exigeant des États membres qu'ils fournissent des informations sur la qualité des revêtements routiers sur les cartes de bruit stratégiques prévues par la directive 2002/49/CE.

Système d'avertissement acoustique du véhicule (AVAS) : les constructeurs devraient être tenus de monter un système AVAS sur les véhicules. Le Parlement clarifie que le système AVAS est un **système destiné aux véhicules de transport routier électriques ou électriques-hybrides** qui informe - au moyen d'un son continu - les piétons et les autres usagers vulnérables de la route du fonctionnement du véhicule.

Réexamen des limites de bruit prévues à l'annexe III : la Commission devrait procéder à un réexamen des limites de bruit prévues au règlement. Ce réexamen devrait comporter une évaluation d'impact comprenant une évaluation globale des répercussions sur l'industrie automobile.

La Commission devrait également, dans un délai de 24 mois à compter de l'entrée en vigueur du règlement, remettre au Parlement européen et au Conseil une évaluation d'impact sur la contribution réelle des **équipements de roulement des pneumatiques** à la réduction du niveau de bruit des véhicules.

Actes délégués : la Commission devrait pouvoir adopter des actes délégués pour modifier les annexes du règlement concernant les procédures de réception UE par type en ce qui concerne, entre autres, le niveau sonore des types de véhicules et des dispositifs d'échappement, ainsi que les mesures assurant l'audibilité des véhicules électriques et hybrides.

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 : la 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.

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

2011/0409(COD) - 21/02/2014 - Position du Conseil

Le Conseil a adopté sa position en première lecture en vue de l'adoption d'un règlement du Parlement européen et du Conseil concernant le niveau sonore des véhicules à moteur et des systèmes de silencieux de remplacement, et modifiant la directive 2007/46/CE et abrogeant la directive 70/157 /CEE.

À l'issue du vote en plénière le 6 février 2013, le Parlement et le Conseil ont mené des négociations en vue de conclure un accord en deuxième lecture sur la base de la position du Conseil en première lecture, que le Parlement a été en mesure d'approuver telle quelle. Le texte de la position du Conseil en première lecture reflète le compromis intervenu entre les deux colégislateurs, avec l'aide Commission.

Le compromis qui ressort de la position adoptée par le Conseil abroge la directive 70/157/CEE et modifie la directive 2007/46/CE établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques en introduisant des dispositions supplémentaires en matière d'émissions sonores.

Les principaux éléments du compromis trouvé avec le Parlement portent notamment sur:

- les valeurs limites en matière d'émissions sonores et les phases de leur mise en œuvre pour les différentes catégories de véhicules (annexe III);
- le système d'avertissement acoustique du véhicule à installer sur les véhicules électriques et électriques-hybrides;
- les nouveaux paramètres pour tester les émissions sonores des véhicules;
- l'information des consommateurs relative aux émissions sonores des véhicules;
- de nouvelles définitions;
- les obligations des États membres, qui sont précisées;
- les annexes de la directive 2007/46/CE, qui sont adaptées.

Dans une lettre adressée au président du Comité des représentants permanents, le président de la commission ENVI a indiqué qu'il recommanderait aux membres de cette commission, et ensuite à la plénière, d'approuver sans amendement en deuxième lecture la position adoptée par le Conseil en première lecture.

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

2011/0409(COD) - 02/04/2014 - Texte adopté du Parlement, 2ème lecture

Le Parlement européen a approuvé une résolution législative relative à la position du Conseil en première lecture en vue de l'adoption du règlement du Parlement européen et du Conseil concernant le niveau sonore des véhicules à moteur et des systèmes de silencieux de remplacement, modifiant la directive 2007/46/EC et abrogeant la directive 70/157/CEE.

Le Parlement a approuvé la position du Conseil en première lecture sans y apporter d'amendements.

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

2011/0409(COD) - 24/03/2014 - Recommandation déposée de la commission, 2e lecture

La commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire a adopté la recommandation pour la deuxième lecture contenue dans le rapport de Miroslav OUZKÝ (ECR, CZ), relative à la position du Conseil en première lecture en vue de l'adoption du règlement du Parlement européen et du Conseil concernant le niveau sonore des véhicules à moteur et des systèmes de silencieux de remplacement, modifiant la directive 2007/46/EC et abrogeant la directive 70/157/CEE.

La commission parlementaire a recommandé **d'approuver, sans y apporter de modification, la position du Conseil en première lecture**.

Le Parlement européen a adopté en première lecture sa position sur cette proposition. Le 18 septembre 2013, la commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire a donné mandat à son rapporteur d'entamer des négociations avec le Conseil dans le cadre de la deuxième lecture.

Suite à une série de trilogues, un accord rapide en deuxième lecture a été obtenu en novembre 2013, lequel a été adopté par la commission compétente le 27 novembre 2013. Le Conseil a ensuite adopté le texte de l'accord comme sa position en première lecture, dont les éléments sont les suivants:

Valeurs limites pour les émissions sonores des véhicules - Annexe III : le Parlement et le Conseil ont approuvé une série de valeurs limites applicables aux véhicules de catégories M1 à M3 (véhicules utilisés pour le transport de passagers) et N1 à N3 (véhicules utilisés pour le transport de marchandises) réparties sur 3 phases. La première entrera en vigueur le 1er janvier 2017.

Étiquetage et information du consommateur : le Parlement et le Conseil sont convenus que la Commission réalisera une analyse d'impact sur les conditions d'étiquetage applicable aux niveaux de pollution atmosphérique et sonore, ainsi que sur l'information du consommateur. De plus, les constructeurs automobiles s'efforceront de fournir tous les détails sur le niveau sonore des véhicules sur le point de vente ainsi que dans toutes documentations techniques promotionnelles.

Système d'avertissement acoustique du véhicule (AVAS) : le Parlement et le Conseil se sont accordés sur le caractère obligatoire d'un tel système en vue de protéger notamment les personnes aveugles et les usagers vulnérables; il a été convenu que cette disposition sera applicable dans les 3 ans suivant la mise en œuvre du règlement pour tous les nouveaux véhicules et dans les 5 ans pour tous les véhicules électriques-hybrides et électriques.

Problèmes liés au revêtement des routes : le Parlement et le Conseil sont convenus que la Commission devrait élaborer des lignes directrices d'information et de bonne pratique sur le développement technologique du revêtement ainsi que sur sa classification, et ce sur la base de renseignements fournis par les États membres. Un considérant dans ce sens a été introduit dans le règlement.

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

2011/0409(COD) - 16/04/2014 - Acte final

OBJECTIF : améliorer le fonctionnement du marché intérieur en établissant les exigences techniques et administratives à respecter pour la réception UE par type de certains véhicules neufs en ce qui concerne leur niveau sonore et leurs systèmes d'échappement.

ACTE LÉGISLATIF : Règlement (UE) n° 540/2014 du Parlement européen et du Conseil concernant le niveau sonore des véhicules à moteur et des systèmes de silencieux de remplacement, et modifiant la directive 2007/46/CE et abrogeant la directive 70/157/CEE.

CONTENU : le règlement établit **des prescriptions administratives et techniques pour la réception UE par type de tous les véhicules neufs en ce qui concerne leur niveau sonore** ainsi que des systèmes de silencieux de remplacement et des composants de tels systèmes réceptionnés par type en tant qu'entités techniques et destinés à ces véhicules.

Les principaux éléments du règlement sont les suivants :

Nouvelle méthode d'essai : le règlement instaure une nouvelle méthode d'essai pour mesurer les émissions sonores des véhicules à moteur. La nouvelle méthode devrait s'appuyer sur la méthode d'essai publiée par le groupe de travail CEE-ONU sur le bruit (GRB) en 2007, qui intégrait une version 2007 de la norme ISO 362.

Des **dispositions supplémentaires en matière d'émissions sonores** sont introduites. Il s'agit de prescriptions préventives destinées à couvrir les conditions de conduite du véhicule dans la circulation réelle, en dehors du cycle de conduite de la réception par type.

Valeurs limites pour les émissions sonores des véhicules - Annexe III : le règlement établit de nouvelles valeurs limites applicables aux véhicules de catégories M1 à M3 (véhicules utilisés pour le transport de passagers) et N1 à N3 (véhicules utilisés pour le transport de marchandises) réparties sur 3 phases. La première phase entrerait en vigueur le 1er juillet 2016.

Étiquetage et information du consommateur : les constructeurs automobiles et les distributeurs devraient faire en sorte que le niveau sonore en décibels [dB(A)] de chaque véhicule soit **affiché de façon bien visible au point de vente** et dans le matériel promotionnel technique.

Sur la base des enseignements tirés de l'application du règlement, **la Commission réalisera, avant le 1er juillet 2018, une analyse d'impact** sur les conditions d'étiquetage applicable aux niveaux de pollution atmosphérique et sonore, ainsi que sur l'information du consommateur. En fonction des résultats de cette analyse, la Commission soumettra, le cas échéant, une proposition législative.

Systèmes d'avertissement acoustique du véhicule (AVAS) : l'industrie met actuellement au point des AVAS visant à compenser l'absence de signal audible dans les véhicules électriques hybrides et électriques purs. De tels systèmes seraient, à terme, **obligatoires** en vue de protéger notamment les personnes aveugles et les usagers vulnérables.

Le **1er juillet 2019** au plus tard, les constructeurs devraient monter un système d'avertissement acoustique du véhicule sur les nouveaux types de véhicules électriques hybrides et électriques. Le **1er juillet 2021** au plus tard, un AVAS devrait être monté sur tous les nouveaux véhicules électriques hybrides et électriques purs.

ENTRÉE EN VIGUEUR : 16.06.2014. Le règlement est applicable à partir du 01.07.2016.

ACTES DÉLÉGUÉS : la Commission peut adopter des actes délégués afin de permettre à la Commission d'adapter certaines prescriptions des annexes aux progrès techniques. Le pouvoir d'adopter de tels actes est conféré à la Commission pour une période de **cinq ans** à compter du 16 juin 2014. Le Parlement européen ou le Conseil peuvent formuler des objections à l'égard d'un acte délégué dans un délai de deux mois à compter de la date de notification (ce délai pouvant être prolongé de deux mois). Si le Parlement européen ou le Conseil formulent des objections, l'acte délégué n'entre pas en vigueur.