






| Informations de base | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|
| <p>2016/0014(COD)</p> <p>COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Règlement</p> | Procédure terminée |
| <p>Réception et surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules</p> <p>Abrogation Directive 2007/46/EC 2003/0153(COD) Modification Règlement (EC) No 715/2007 2005/0282(COD) Modification Règlement (EC) No 595/2009 2007/0295(COD) Modification 2018/0145(COD) Modification 2023/0079(COD)</p> <p>Subject</p> <p>2.10.03 Normalisation, norme et marque CE/UE, certification, conformité 3.20.06 Réglementation des transports, sécurité routière, contrôle technique, permis 3.40.03 Industrie automobile, cycle et motocycle, véhicules utilitaires et agricoles 3.70.02 Pollution atmosphérique, pollution automobile</p> | |

| Acteurs principaux | | | | |
|--------------------|-----------------------------|-------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------|
| Parlement européen | Commission au fond | | Rapporteur(e) | Date de nomination |
| | IMCO | Marché intérieur et protection des consommateurs | DALTON Daniel (ECR) | 02/02/2016 |
| | | | Rapporteur(e) fictif/fictive ŠTEFANEC Ivan (PPE) SCHALDEMOSE Christel (S&D) CHARANZOVÁ Dita (ALDE) DE JONG Dennis (GUE /NGL) DURAND Pascal (Verts/ALE) ZULLO Marco (EFDD) | |
| | Commission pour avis | | Rapporteur(e) pour avis | Date de nomination |
| | ENVI | Environnement, santé publique et sécurité alimentaire | FJELLNER Christofer (PPE) | 08/03/2016 |
| | ITRE | Industrie, recherche et énergie | La commission a décidé de ne pas donner d'avis. | |

| | | | |
|--------------------------------------|------------------------------------------------------------------|--------------------------|-------------|
| | TRAN Transports et tourisme | DELLI Karima (Verts/ALE) | 02/05/2016 |
| Conseil de l'Union européenne | Formation du Conseil | Réunions | Date |
| | Compétitivité (marché intérieur, industrie, recherche et espace) | 3544 | 2017-05-29 |
| | Compétitivité (marché intérieur, industrie, recherche et espace) | 3503 | 2016-11-28 |
| | Compétitivité (marché intérieur, industrie, recherche et espace) | 3519 | 2017-02-20 |
| | Education, jeunesse, culture et sport | 3617 | 2018-05-22 |
| Commission européenne | DG de la Commission | Commissaire | |
| | Marché intérieur, industrie, entrepreneuriat et PME | BIEŃKOWSKA Elżbieta | |
| Comité économique et social européen | | | |

| Evénements clés | | | |
|-----------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|
| Date | Evénement | Référence | Résumé |
| 27/01/2016 | Publication de la proposition législative | COM(2016)0031  | Résumé |
| 04/02/2016 | Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture | | |
| 28/11/2016 | Débat au Conseil | | |
| 09/02/2017 | Vote en commission, 1ère lecture | | |
| 20/02/2017 | Débat au Conseil | | |
| 01/03/2017 | Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture | A8-0048/2017 | Résumé |
| 04/04/2017 | Décision du Parlement, 1ère lecture | T8-0097/2017 | Résumé |
| 04/04/2017 | Résultat du vote au parlement |  | |
| 04/04/2017 | Débat en plénière |  | |
| 04/04/2017 | Dossier renvoyé à la commission compétente aux fins de négociations interinstitutionnelles | | |
| 23/01/2018 | Approbation en commission du texte adopté en négociations interinstitutionnelles de la 1ère lecture | | |
| 18/04/2018 | Débat en plénière |  | |
| 19/04/2018 | Décision du Parlement, 1ère lecture | T8-0179/2018 | Résumé |
| 19/04/2018 | Résultat du vote au parlement |  | |
| 22/05/2018 | Adoption de l'acte par le Conseil après la 1ère lecture du Parlement | | |
| 30/05/2018 | Signature de l'acte final | | |
| 30/05/2018 | Fin de la procédure au Parlement | | |

| | | | |
|------------|-------------------------------------------------|--|--|
| 14/06/2018 | Publication de l'acte final au Journal officiel | | |
|------------|-------------------------------------------------|--|--|

| Informations techniques | |
|------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Référence de la procédure | 2016/0014(COD) |
| Type de procédure | COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) |
| Sous-type de procédure | Note thématique |
| Instrument législatif | Règlement |
| Modifications et abrogations | Abrogation Directive 2007/46/EC 2003/0153(COD) Modification Règlement (EC) No 715/2007 2005/0282(COD) Modification Règlement (EC) No 595/2009 2007/0295(COD) Modification 2018/0145(COD) Modification 2023/0079(COD) |
| Base juridique | Règlement du Parlement EP 61 Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne TFEU 114 |
| Consultation obligatoire d'autres institutions | Comité économique et social européen |
| État de la procédure | Procédure terminée |
| Dossier de la commission | IMCO/8/05638 |

| Portail de documentation | | | | |
|-------------------------------------------------------------------------|--------------------------------|------------------------------|------------|------------------------|
| Parlement Européen | | | | |
| Type de document | Commission | Référence | Date | Résumé |
| Projet de rapport de la commission | | PE585.750 | 14/09/2016 | |
| Amendements déposés en commission | | PE592.190 | 18/10/2016 | |
| Amendements déposés en commission | | PE592.249 | 18/10/2016 | |
| Amendements déposés en commission | | PE592.285 | 19/10/2016 | |
| Avis de la commission | ENVI | PE585.489 | 05/12/2016 | |
| Avis de la commission | TRAN | PE587.469 | 16/12/2016 | |
| Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique | | A8-0048/2017 | 01/03/2017 | Résumé |
| Texte adopté du Parlement, vote partiel en 1ère lecture /lecture unique | | T8-0097/2017 | 04/04/2017 | Résumé |
| Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique | | T8-0179/2018 | 19/04/2018 | Résumé |
| Conseil de l'Union | | | | |
| Type de document | Référence | Date | Résumé | |
| Projet d'acte final | 00073/2017/LEX | 30/05/2018 | | |
| Commission Européenne | | | | |
| Type de document | Référence | Date | Résumé | |
| | | | | |

| | | | |
|-----------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|--------|
| Document de base législatif | COM(2016)0031  | 27/01/2016 | Résumé |
| Document annexé à la procédure | SWD(2016)0009  | 28/01/2016 | |
| Document annexé à la procédure | SWD(2016)0010  | 28/01/2016 | |
| Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière | SP(2018)350 | 06/06/2018 | |

Parlements nationaux

| Type de document | Parlement /Chambre | Référence | Date | Résumé |
|------------------|-------------------------------|-------------------------------|------------|--------|
| Contribution | PT_PARLIAMENT | COM(2016)0031 | 30/03/2016 | |
| Contribution | RO_SENATE | COM(2016)0031 | 31/03/2016 | |

Autres Institutions et organes

| Institution/organe | Type de document | Référence | Date | Résumé |
|--------------------|--------------------------------------------|------------------------------|------------|--------|
| EESC | Comité économique et social: avis, rapport | CES1357/2016 | 25/05/2016 | |

Informations complémentaires

| Source | Document | Date |
|----------------------------|--------------------------|------|
| Service de recherche du PE | Briefing | |
| Service de recherche du PE | Briefing | |
| Commission européenne | EUR-Lex | |

Acte final

| | |
|-------------------------------------------------------------------------------------|--------|
| Règlement 2018/0858 JO L 151 14.06.2018, p. 0001 | Résumé |
|-------------------------------------------------------------------------------------|--------|

Actes délégués

| Référence | Sujet |
|--------------------------------|--------------------------|
| 2021/2716(DEA) | Examen d'un acte délégué |
| 2021/2772(DEA) | Examen d'un acte délégué |
| 2022/2668(DEA) | Examen d'un acte délégué |
| 2022/2732(DEA) | Examen d'un acte délégué |
| 2026/2663(DEA) | Examen d'un acte délégué |

Réception et surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules

2016/0014(COD) - 27/01/2016 - Document de base législatif

OBJECTIF : réviser le cadre juridique pour la réception par type des véhicules à moteur et de leurs remorques, en vue d'assurer le bon fonctionnement du marché intérieur au profit des entreprises et des consommateurs et d'offrir un haut niveau de sécurité et de protection de la santé et de l'environnement.

ACTE PROPOSÉ : Règlement du Parlement européen et du Conseil.

RÔLE DU PARLEMENT EUROPÉEN : le Parlement européen décide conformément à la procédure législative ordinaire sur un pied d'égalité avec le Conseil.

CONTEXTE : les prescriptions relatives à la réception par type des véhicules à moteur et de leurs remorques sont actuellement définies dans la [directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil](#). Ce cadre vise à faciliter la libre circulation des véhicules à moteur et de leurs remorques dans le marché intérieur en définissant des prescriptions harmonisées conçues pour atteindre des objectifs communs en matière de sécurité et de protection de l'environnement. La directive 2007/46/CE couvre les véhicules à moteur pour le transport de passagers (catégorie M) et de marchandises (catégorie N) et leurs remorques (catégorie O), ainsi que leurs systèmes et composants.

Dans le cadre des engagements pris par la Commission dans son [plan d'action CARS 2020](#), le cadre pour la réception UE par type des véhicules à moteur a fait l'objet, en 2013, d'un **bilan de qualité complet**. Bien que le bilan de qualité ait confirmé que le cadre réglementaire existant avait ses mérites en atteignant les objectifs stratégiques, il a fait l'objet de vives critiques après la découverte qu'un **constructeur allemand (VW)** avait, pendant plusieurs années, utilisé un logiciel pour **manipuler les performances de ses voitures en matière d'émissions**.

Dans la semaine qui a suivi l'éclatement du scandale, la Commission a annoncé qu'elle renforcerait le système de réception par type, en particulier en mettant en place des mécanismes adéquats de supervision pour assurer une application correcte et harmonisée des procédures de réception par type.

De son côté, le Parlement européen a adopté, le 27 octobre 2015, une [résolution sur les mesures des émissions dans le secteur automobile](#), invitant la Commission à renforcer sensiblement le régime actuel de réception UE par type, en instaurant notamment une supervision accrue de l'UE, en particulier pour ce qui concerne la surveillance du marché, la coordination et le régime de suivi pour les véhicules vendus dans l'Union.

ANALYSE D'IMPACT : la proposition est accompagnée d'une [analyse d'impact](#) de la crise des émissions VW sur la révision du cadre de la réception par type des véhicules à moteur.

Déjà avant l'éclatement de la crise VW, la Commission travaillait sur des propositions visant à améliorer la législation relative à la réception par type des véhicules à moteur et avait recensé les principaux domaines présentant un grand potentiel d'amélioration afin de mieux s'attaquer au problème des produits automobiles dangereux et non conformes. L'évaluation des options stratégiques envisageables a abouti à la conclusion qu'une **action réglementaire** dans ces domaines serait la plus efficace.

La réévaluation de ces options stratégiques à la lumière de la crise VW a mis en évidence la **nécessité de renforcer l'efficacité en matière de détection et de prévention des problèmes de non-conformité**. Il existe un besoin justifié de surveillance à l'échelle de l'UE pour parvenir à une mise en œuvre harmonisée et coordonnée basée sur des critères communs appliqués de manière uniforme par les États membres.

CONTENU : la proposition de règlement vise à **remplacer la directive 2007/46/CE**. Elle énonce **les règles et principes harmonisés pour la réception par type** des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, et pour la réception individuelle de véhicule.

La proposition devrait renforcer le cadre actuel de la réception par type, notamment en introduisant des **dispositions en matière de surveillance du marché**. Elle contient ainsi un large éventail de mesures relatives:

- à la traçabilité des produits automobiles ainsi qu'au rôle et aux responsabilités des opérateurs économiques dans la chaîne d'approvisionnement;
- à la répartition des responsabilités et à la coopération entre les différentes autorités nationales concernées par la mise en application de la législation sur l'harmonisation technique des véhicules à moteur;
- à la qualité des tâches de réception par type et d'évaluation de la conformité effectuées par les services techniques;
- aux procédures de sauvegarde postérieures à la mise sur le marché et aux dispositions concernant le rappel de véhicules;
- aux procédures visant à assurer la conformité de la production.

INCIDENCE BUDGÉTAIRE : l'incidence sur les dépenses est estimée à **40,104 millions EUR** (y compris les dépenses administratives) pour la période 2017-2020.

Compte tenu des contraintes du cadre financier pluriannuel 2014-2020, la mise en œuvre de la proposition législative devrait s'appuyer sur les ressources existantes et être conçue de telle sorte que des ressources financières supplémentaires au titre du budget de l'UE ne soient pas nécessaires. Pour la période postérieure au 31 décembre 2020, le montant dépendra du cadre financier pluriannuel en vigueur pour la période commençant en 2021.

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.

Réception et surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules

2016/0014(COD) - 04/04/2017 - Texte adopté du Parlement, vote partiel en 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 585 voix pour, 77 contre et 19 abstentions, des **amendements** à la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules.

La question a été **renvoyée à la commission compétente** pour négociations interinstitutionnelles.

Les principaux amendements adoptés en plénière portent sur les points suivants :

Faire cesser définitivement les manipulations: les députés estiment que la **défense des consommateurs** est une priorité de l'Union et que tout devrait être fait pour **éviter des tricheries** de la part des constructeurs automobiles dans le but de manipuler les essais de mesure des émissions polluantes et de la consommation de carburant afin de produire de faux résultats ou de contourner d'autres réglementations. Une attention particulière devrait être accordée au risque de **dispositifs d'invalidation** illicites.

Le règlement devrait assurer la **fiabilité, l'harmonisation et la transparence des procédures de réception par type et de surveillance du marché** dans les États membres. Les constructeurs des véhicules circulant dans l'Union devraient soumettre leurs véhicules à des essais avant mise sur le marché et au cours de la durée de vie des véhicules. Les États membres et la Commission européenne devraient être les garants de cette double surveillance.

Responsabilité des opérateurs économiques et des autorités compétentes: les amendements proposés visent à clarifier les rôles et responsabilités des opérateurs économiques et des autorités concernées par la mise en œuvre du règlement en vue d'éviter les chevauchements, de **garantir l'indépendance** des opérateurs et autorités et d'éviter les conflits d'intérêt.

Les députés ont proposé ce qui suit :

- **les États membres** devraient évaluer au moins **tous les trois ans** le fonctionnement de leurs activités de réception par type, y compris la conformité du règlement des réceptions par type délivrées. Chaque année, ils devraient effectuer des essais ou des inspections sur un nombre de types représentant, au total, un minimum de 20% du nombre de types mis sur le marché dans cet État membre l'année précédente ;
- **les autorités compétentes en matière de réception** devraient mettre en œuvre les exigences du règlement d'une manière uniforme et informer rapidement la Commission et les autres États membres si elles estiment qu'un véhicule, un système ou un composant n'est pas conforme au règlement;
- **les autorités chargées de la surveillance du marché** devraient i) réaliser des essais et des inspections pour vérifier que les véhicules sont conformes aux réceptions par type et à la législation applicable ; ii) présenter un **programme national de surveillance du marché pour approbation de la Commission** sur une base annuelle ou pluriannuelle ; iii) alerter les utilisateurs sur leur territoire, dans un délai raisonnable, de toute non-conformité identifiée ; iv) informer sans retard la Commission et les autres États membres lorsqu'elle considère qu'un véhicule n'est pas conforme au règlement.

Les députés ont proposé de **rendre publics les résultats des évaluations** périodiques nationales des activités d'homologation et de surveillance.

La Commission serait habilitée à superviser le travail des autorités nationales au moyen d'audits réguliers, de contre-vérifications d'un échantillon aléatoire de réceptions par type délivrées et du contrôle général de l'application harmonisée du règlement.

Vérification de la conformité par la Commission: la Commission européenne pourrait :

- obliger un État membre à réaliser un essai qu'elle estime nécessaire, ou **elle-même conduire ses propres essais et inspections** sous certaines conditions si elle estime qu'un État membre ne satisfait pas correctement aux obligations qui lui incombent;
- contraindre les opérateurs économiques à prendre toutes les mesures restrictives nécessaires, y compris le **rappel des véhicules**, afin que les véhicules non conformes respectent le règlement.

Les essais et inspections organisés par la Commission devraient être effectués au moyen d'essais en laboratoire et d'essais de mesure des émissions en conditions de conduite réelles.

Lorsque des **services techniques** sont utilisés pour effectuer des essais ou des inspections, les autorités chargées de la surveillance du marché et la Commission devraient utiliser un service technique différent du service technique qui a effectué l'essai initial de réception par type.

Responsabilité du constructeur: le constructeur serait responsable, envers l'autorité compétente en matière de réception, de tous les aspects de la procédure de réception et de la conformité de la production, quelle que soit la méthode d'essai utilisée.

Le constructeur devrait i) veiller à ce que la conception des véhicules **n'incorpore pas de stratégies** qui modifient de manière inutile les résultats obtenus pendant les procédures d'essai applicables lorsque les véhicules sont exploités dans des circonstances normales d'utilisation ; ii) communiquer toutes les stratégies de gestion du moteur qui pourraient être utilisées, que ce soit par des moyens matériels ou logiciels ; iii) mener une enquête, tenir un **registre sur les réclamations et non-conformités** et envoyer des informations à l'autorité compétente en matière de réception si le nombre des plaintes et des non-conformités portant sur des équipements relatifs à la sécurité ou aux émissions dépasse 30 cas ou 1% du total des véhicules.

Forum pour l'échange d'informations sur la mise en œuvre: les députés ont proposé de renforcer les pouvoirs du Forum. Ses tâches seraient étendues i) à l'examen des plaintes présentées par des tiers reconnus concernant une éventuelle non-conformité ; ii) à l'examen et l'évaluation en commun des programmes nationaux de surveillance du marché qui ont été présentés à la Commission iii) à l'évaluation des résultats des contrôles et des résultats des évaluations du fonctionnement de la surveillance du marché.

Redevances: les députés ont proposé que **les coûts** de l'homologation et de la surveillance du marché soient **couverts par les États membres**, que ce soit au travers de leur budget national, de redevances perçues auprès des constructeurs passant par le système d'homologation de ce pays, ou des deux méthodes.

Amendes: la proposition prévoit que la Commission peut infliger des amendes administratives (pouvant aller jusqu'à 30.000 EUR par véhicule) à l'opérateur économique concerné pour infraction au règlement. Les députés ont suggéré que les amendes administratives perçues par la Commission puissent être utilisées pour des mesures en faveur de la surveillance du marché, d'aide **aux personnes lésées par des infractions** au règlement ou en faveur de la protection de l'environnement.

Les consommateurs qui subissent des dommages corporels ou matériels du fait de la non-conformité devraient pouvoir **demandeur réparation** au titre de la législation applicable relative aux produits défectueux.

Base de données: les députés ont proposé que la Commission crée une base de données en ligne sur les réceptions par type pour l'échange électronique sécurisé d'informations relatives aux procédures de réception par type, aux autorisations délivrées, à la surveillance du marché.

Réception et surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules

2016/0014(COD) - 01/03/2017 - 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 Daniel DALTON (ECR, UK) sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules.

La commission parlementaire compétente au fond a recommandé que la position du Parlement européen adoptée en première lecture suivant la procédure législative ordinaire modifie la proposition de la Commission comme suit.

Faire cesser définitivement les manipulations: les députés estiment que la **défense des consommateurs** est une priorité de l'Union et que tout devrait être fait pour **éviter des tricheries** de la part des constructeurs automobiles dans le but de manipuler les essais de mesure des émissions polluantes et de la consommation de carburant afin de produire de faux résultats ou de contourner d'autres réglementations.

Responsabilité des opérateurs économiques et des autorités compétentes: les amendements proposés visent à clarifier les rôles et responsabilités des opérateurs économiques et des autorités concernées par la mise en œuvre du règlement en vue d'éviter les chevauchements, de **garantir l'indépendance** des opérateurs et autorités et d'éviter les conflits d'intérêt.

Les députés ont proposé ce qui suit :

- **les États membres** devraient évaluer au moins tous les trois ans le fonctionnement de leurs activités de réception par type, y compris la conformité du règlement des réceptions par type délivrées. Chaque année, ils devraient effectuer des essais ou des inspections sur un nombre de types représentant, au total, un minimum de 20% du nombre de types mis sur le marché dans cet État membre l'année précédente ;
- **les autorités compétentes en matière de réception** devraient mettre en œuvre les exigences du règlement d'une manière uniforme et informer rapidement la Commission et les autres États membres si elles estiment qu'un véhicule, un système ou un composant n'est pas conforme au règlement ;
- **les autorités chargées de la surveillance du marché** devraient i) réaliser des essais et des inspections pour vérifier que les véhicules sont conformes aux réceptions par type et à la législation applicable ; ii) présenter un **programme national de surveillance du marché pour approbation de la Commission** sur une base annuelle ou pluriannuelle ; iii) alerter les utilisateurs sur leur territoire, dans un délai raisonnable, de toute non-conformité identifiée.

Les députés ont proposé de **rendre publics les résultats des évaluations** périodiques nationales des activités d'homologation et de surveillance.

La Commission serait habilitée à **superviser le travail** des autorités nationales au moyen d'audits réguliers, de contre-vérifications d'un échantillon aléatoire de réceptions par type délivrées et du contrôle général de l'application harmonisée du règlement.

Vérification de la conformité par la Commission: la Commission européenne pourrait obliger un État membre à réaliser un essai qu'elle estime nécessaire, ou **elle-même conduire ses propres essais et inspections** sous certaines conditions si elle estime qu'un État membre ne satisfait pas correctement aux obligations qui lui incombent.

La Commission européenne pourrait également contraindre les opérateurs économiques à prendre toutes les mesures restrictives nécessaires, y compris le **rappel des véhicules**, afin que les véhicules non conformes respectent le règlement.

Responsabilité du constructeur: le constructeur serait responsable, envers l'autorité compétente en matière de réception, de tous les aspects de la procédure de réception et de la conformité de la production, quelle que soit la méthode d'essai utilisée.

Le constructeur devrait i) veiller à ce que la conception des véhicules **n'incorpore pas de stratégies** qui modifient de manière inutile les résultats obtenus pendant les procédures d'essai applicables lorsque les véhicules sont exploités dans des circonstances normales d'utilisation ; ii) communiquer toutes les stratégies de gestion du moteur qui pourraient être utilisées, que ce soit par des moyens matériels ou logiciels.

Forum pour l'échange d'informations sur la mise en œuvre: les députés ont proposé de renforcer les pouvoirs du Forum. Ses tâches seraient étendues i) à l'examen des plaintes présentées par des tiers reconnus concernant une éventuelle non-conformité ; ii) à l'examen et l'évaluation en commun des programmes nationaux de surveillance du marché qui ont été présentés à la Commission iii) à l'évaluation des résultats des contrôles et des résultats des évaluations du fonctionnement de la surveillance du marché.

Redevances: les députés ont proposé que **les coûts** de l'homologation et de la surveillance du marché soient **couverts par les États membres**, que ce soit au travers de leur budget national, de redevances perçues auprès des constructeurs passant par le système d'homologation de ce pays, ou des deux méthodes.

Amendes: la proposition prévoit que la Commission peut infliger des amendes administratives (pouvant aller jusqu'à 30.000 EUR par véhicule) à l'opérateur économique concerné pour infraction au règlement. Les députés ont suggéré que les amendes administratives perçues par la Commission puissent être utilisées pour des mesures en faveur de la surveillance du marché, d'aide **aux personnes lésées par des infractions** au règlement ou en faveur de la protection de l'environnement.

Base de données: les députés ont proposé que la Commission crée une base de données en ligne sur les réceptions par type pour l'échange électronique sécurisé d'informations relatives aux procédures de réception par type, aux autorisations délivrées, à la surveillance du marché.

Réception et surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules

2016/0014(COD) - 30/05/2018 - Acte final

OBJECTIF: réformer le système de réception par type et de surveillance du marché des véhicules à moteur dans l'UE.

ACTE LÉGISLATIF: Règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE.

CONTENU: le règlement énonce **des règles et principes harmonisés pour la réception par type** des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, et pour la réception individuelle de véhicules, en vue d'assurer le bon fonctionnement du marché intérieur dans l'intérêt des entreprises et des consommateurs et d'offrir **un niveau élevé de sécurité et de protection de la santé et de l'environnement**.

Le règlement établit également les dispositions applicables à la mise sur le marché et à la mise en service de pièces et d'équipements susceptibles de présenter **un risque grave** pour le bon fonctionnement de systèmes essentiels des véhicules.

La nouvelle législation introduit des modifications au système de réception par type au moyen de mesures renforçant i) **la qualité des essais** dont les résultats déterminent la délivrance d'une autorisation de mise sur le marché d'un véhicule, ii) **la surveillance du marché** visant à contrôler la conformité des véhicules déjà commercialisés et iii) **la supervision du processus de réception par type**.

Contrôle des véhicules: en application des nouvelles règles de surveillance du marché, les autorités chargées de la surveillance du marché dans chacun des États membres devront effectuer au moins un nombre minimal d'essais sur les véhicules par an. Ce nombre minimal d'essais par État membre sera de **un par tranche de 40.000 nouveaux véhicules à moteur immatriculés l'année précédente dans l'État membre considéré**, sans être inférieur à cinq essais.

Au moins **20%** des contrôles réalisés devront porter sur des **essais liés aux émissions**, la vérification des émissions ayant lieu en conditions de conduite réelles. L'autorité chargée de la surveillance du marché d'un État membre pourra se mettre d'accord avec l'autorité chargée de la surveillance du marché d'un autre État membre pour que celui-ci effectue les essais en son nom.

Vérification de la conformité par la Commission: la Commission organisera et effectuera, à ses frais, **des essais et inspections** pour vérifier la conformité des véhicules et réagir immédiatement aux irrégularités. Elle pourra confier la réalisation d'essais ou d'inspections à des services techniques, auquel cas le service technique agira au nom de la Commission. Dans ce cas, le service technique qui a effectué les essais devra être différent du service technique qui a effectué l'essai initial de réception par type.

La Commission devra informer les autorités compétentes concernées afin qu'elles prennent les mesures appropriées en vue **d'alerter les utilisateurs au sein de l'Union**, dans un délai approprié, de tout cas de non-conformité qu'elle a identifié au sujet de tout véhicule. Elle devra également mettre à la disposition du public **un rapport sur ses constatations** à la suite de tout essai de vérification de la conformité qu'elle a effectué.

En outre, la Commission sera habilitée à effectuer des **évaluations concernant les procédures mises en place par les autorités** qui ont accordé des réceptions UE par type au cours des cinq années précédant l'évaluation. La Commission produira un résumé des conclusions qu'elle mettra à la disposition du public.

Obligations générales des constructeurs: les constructeurs seront responsables, envers l'autorité compétente en matière de réception, de tous les aspects de la procédure de réception, ainsi que de la conformité de la production. Ils devront :

- veiller à ce que leurs véhicules ne soient pas conçus en vue d'incorporer des **stratégies qui modifient les performances** affichées pendant les procédures d'essai;
- examiner toute plainte qu'ils reçoivent concernant des risques, incidents présumés ou problèmes de non-conformité liés aux véhicules qu'ils ont mis sur le marché.

Mesures correctives et restrictives: lorsque l'autorité de surveillance du marché d'un État membre constate qu'un véhicule présente **un risque grave pour la santé ou la sécurité** des personnes ou pour d'autres aspects liés à la protection de l'intérêt public, elle devra demander à l'opérateur économique en cause de prendre sans tarder toutes les mesures correctives appropriées pour garantir que le véhicule ne présente plus ce risque.

L'État membre prenant des mesures correctives ou restrictives devra en informer la Commission et les autres États membres. Si des mesures correctives sont appliquées, **les propriétaires des véhicules concernés ne devront pas supporter les coûts de réparation** de leurs véhicules.

Sanctions: le règlement permet d'imposer des sanctions aux opérateurs économiques et aux services techniques qui falsifient les résultats d'essais ou qui présentent de fausses déclarations ou des données incorrectes pour la réception par type. La Commission aura la possibilité d'infliger aux constructeurs et importateurs **des amendes administratives, dont le montant pourrait aller jusqu'à 30.000 euros par véhicule non conforme.**

Autorité compétente en matière de réception: le règlement prévoit la mise en place d'une procédure d'évaluation des autorités compétentes en matière de réception par type. La Commission aura la possibilité de participer aux équipes d'évaluation par les pairs et rendra public un résumé des conclusions de ces évaluations. Toutefois, les autorités compétentes en matière de réception par type ne feront pas l'objet d'une évaluation par les pairs si elles désignent tous leurs services techniques sur la base d'une accréditation fondée sur des normes internationalement reconnues.

Services techniques: les services techniques réaliseront les essais pour la réception par type sous la responsabilité des autorités compétentes en matière de réception par type.

Les organismes d'accréditation nationaux participeront à l'évaluation des services techniques et à la mise en place d'équipes d'évaluation conjointes. Si le service technique n'est pas accrédité, l'évaluation sera réalisée par des équipes d'évaluation conjointes composées de représentants des autorités compétentes en matière de réception par type d'au moins deux autres États membres et d'un représentant de la Commission.

La **position des services techniques vis-à-vis des constructeurs** est renforcée, et comprend le droit d'effectuer des inspections inopinées des sites de production et de réaliser des essais physiques ou en laboratoire.

Forum pour l'échange d'informations sur l'application: le règlement prévoit la création d'un forum consultatif pour l'échange d'informations sur la mise en œuvre, constitué de représentants des autorités nationales chargées de la réception et de la surveillance du marché. Ce forum sera mis en place afin d'harmoniser les différentes interprétations et pratiques entre les États membres. Il examinera également les conclusions des évaluations par les pairs et des évaluations de la Commission.

Les autorités nationales devront soumettre chaque année au forum un tableau complet des contrôles qu'ils ont planifiés dans le cadre de la surveillance du marché.

ENTRÉE EN VIGUEUR: 4.7.2018.

APPLICATION: à partir du 1.9.2020.

Réception et surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules

Le Parlement européen a adopté par 547 voix pour, 83 contre et 16 abstentions, une résolution législative sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules.

La question avait été renvoyée à la commission compétente aux fins de négociations interinstitutionnelles lors de la séance du 4.4.2017.

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

Objet: le règlement proposé énoncerait les règles et principes harmonisés pour **la réception par type des véhicules à moteur et de leurs remorques**, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, et pour la réception individuelle de véhicule. Il établirait également :

- les dispositions applicables à la mise sur le marché et à la mise en service de pièces et d'équipements **susceptibles de présenter un risque grave** pour le bon fonctionnement de systèmes essentiels des véhicules;
- les prescriptions applicables à la surveillance du marché des véhicules, systèmes, composants et entités techniques distinctes qui sont soumis à réception et à la surveillance du marché des pièces et équipements destinés à ces véhicules.

Le règlement introduirait un certain nombre de **garanties** afin de prévenir une mauvaise application des prescriptions imposées dans le cadre du processus au cours duquel la réception de véhicules, systèmes, composants ou entités techniques distinctes a été accordée.

Réception et surveillance du marché: les États membres devraient mettre en place leurs propres autorités compétentes en matière de réception ainsi que leurs propres autorités chargées de la surveillance du marché. Afin d'éviter d'éventuels **conflits d'intérêts**, les autorités compétentes en matière de réception et les autorités chargées de la surveillance du marché ne devraient pas être liées lorsqu'elles effectuent leurs tâches.

Les États membres devraient **réexaminer et évaluer périodiquement** le fonctionnement de leurs activités de surveillance du marché et rendre accessible au public une synthèse des résultats des évaluations périodiques.

Les **services techniques** chargés de réaliser les essais prévus dans le règlement devraient également faire l'objet d'audits de façon régulière et indépendante.

Contrôle des véhicules: les autorités chargées de la surveillance du marché dans chacun des États membres devraient effectuer au moins un **nombre minimal d'essais** sur les véhicules par an. Ce nombre minimal d'essais par État membre serait de **un par tranche de 40.000 nouveaux véhicules à moteur immatriculés l'année précédente** dans l'État membre considéré, sans être inférieur à cinq essais. Au moins 20% de ces tests devraient concerner les émissions.

Vérification de la conformité par la Commission: la Commission pourrait effectuer, à ses frais, des essais et inspections (entre autres, au moyen d'essais en laboratoire et d'essais sur route) afin de vérifier la conformité des véhicules. Les États membres devraient coopérer avec la Commission lorsque celle-ci effectue les essais et inspections.

La Commission devrait informer les autorités compétentes concernées afin qu'elles prennent les mesures appropriées en vue d'alerter les utilisateurs au sein de l'Union, dans un délai approprié, de tout cas de non-conformité qu'elle a identifié au sujet de tout véhicule.

Obligations des constructeurs: le texte amendé stipule que les constructeurs seraient responsables, envers l'autorité compétente en matière de réception, de tous les aspects de la procédure de réception, ainsi que de la conformité de la production. Ils devraient veiller à ce que leurs véhicules ne soient pas conçus en vue **d'incorporer des stratégies qui modifient les performances affichées pendant les procédures d'essai** de telle manière qu'ils ne seraient pas conformes au règlement lorsqu'ils opèrent dans des circonstances que l'on peut raisonnablement attendre pendant leur fonctionnement normal.

Mesures correctives et restrictives au niveau de l'Union: lorsque l'autorité de surveillance du marché d'un État membre constate qu'un véhicule présente un risque grave pour la santé ou la sécurité des personnes ou pour d'autres aspects liés à la protection de l'intérêt public, elle devrait demander à l'opérateur économique en cause de prendre sans tarder toutes les mesures correctives appropriées pour garantir que le véhicule ne présente plus ce risque.

L'État membre prenant des mesures correctives ou restrictives devrait en **informer la Commission et les autres États membres**. Lorsque la Commission estime qu'une mesure nationale notifiée est contraire au droit de l'Union, elle devrait consulter les États membres et le ou les opérateurs économiques concernés. Sur base de cette consultation, elle devrait adopter des actes d'exécution afin de décider de mesures correctives ou restrictives harmonisées au niveau de l'Union.

Tout essai effectué sur n'importe quel véhicule dans l'un des États membres devrait pouvoir être utilisé pour prendre des mesures correctives et restrictives dans un autre État membre.

Si des mesures correctives sont appliquées, les propriétaires des véhicules concernés ne devraient **pas supporter les coûts de réparation** de leurs véhicules.

Sanctions: le règlement permettrait d'imposer des sanctions aux opérateurs économiques et aux services techniques qui **falsifient les résultats d'essais** ou qui présentent de fausses déclarations ou des données incorrectes pour la réception par type.

La Commission pourrait, à l'appui de mesures correctives et restrictives au niveau de l'Union, infliger **des amendes administratives pouvant aller jusqu'à 30.000 EUR** par véhicule à l'opérateur économique concerné pour non-conformité du véhicule.

Forum pour l'échange d'informations sur l'application: la Commission présiderait et gèrerait un forum pour l'échange d'informations sur l'application. Ce forum serait composé de représentants désignés par chacun des États membres, représentant les autorités compétentes en matière de réception et les autorités chargées de la surveillance du marché.

En vue de **garantir des conditions de concurrence équitables** et d'éviter que des normes divergentes soient appliquées dans l'ensemble de l'Union, les autorités nationales devraient coopérer pleinement avec le forum et la Commission dans leurs activités d'audit et de surveillance.

Accès aux informations: le texte prévoit que les garages indépendants devraient avoir accès aux informations pertinentes sur les véhicules afin de pouvoir être concurrentiels face aux concessionnaires et de contribuer à réduire les prix. Ils devraient disposer d'un accès aux services de diagnostic à distance utilisés par les constructeurs et les concessionnaires.