


# Procedure file

Informations de base	
<p>COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Règlement</p> <p>Réception et surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles</p> <p>Abrogation Directive 95/1/EC <a href="#">1991/0371(COD)</a>            Abrogation Directive 97/24/EC <a href="#">1993/0470(COD)</a>            Abrogation Directive 2000/7/EC <a href="#">1998/0163(COD)</a>            Abrogation Directive 2002/24/EC <a href="#">1999/0117(COD)</a>            Abrogation Directive 2002/51/EC <a href="#">2000/0136(COD)</a>            Abrogation Directive 2009/79/EC <a href="#">2003/0058(COD)</a>            Abrogation Directive 2009/78/EC <a href="#">2003/0059(COD)</a>            Abrogation Directive 2009/62/EC <a href="#">2006/0161(COD)</a>            Abrogation Directive 2009/80/EC <a href="#">2006/0175(COD)</a>            Abrogation Directive 2009/67/EC <a href="#">2007/0270(COD)</a>            Abrogation Directive 2009/139/EC <a href="#">2008/0099(COD)</a>            Modification <a href="#">2018/0065(COD)</a>            Voir aussi <a href="#">2018/0220(COD)</a>            Modification <a href="#">2020/0251(COD)</a></p> <p>Sujet            2.10.03 Normalisation, norme et marque CE/UE, certification, conformité            3.40.03 Industrie automobile, cycle et motocycle, véhicules utilitaires et agricoles</p>	<p>Procédure terminée</p>

Acteurs principaux			
Parlement européen	Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
	<p><b>IMCO</b> Marché intérieur et protection des consommateurs</p> <p>PPE <a href="#">VAN DE CAMP Wim</a>            Rapporteur(e) fictif/fictive            S&amp;D <a href="#">WESTPHAL Kerstin</a>            ALDE <a href="#">MANDERS Antonius</a>            Verts/ALE <a href="#">RÜHLE Heide</a>            ECR <a href="#">HARBOUR Malcolm</a>            EFD <a href="#">SALVINI Matteo</a></p>		13/10/2010
	Commission pour avis	Rapporteur(e) pour avis	Date de nomination
	<p><b>ENVI</b> Environnement, santé publique et sécurité alimentaire</p> <p><b>ITRE</b> Industrie, recherche et énergie</p>	<p>La commission a décidé de ne pas donner d'avis.</p> <p>La commission a décidé de ne pas donner d'avis.</p>	
	<b>TRAN</b> Transports et tourisme	ECR <a href="#">ZÍLE Roberts</a>	17/11/2010

Conseil de l'Union européenne	Formation du Conseil <a href="#">Affaires générales</a>	Réunion <a href="#">3210</a>	Date 07/12/2012
Commission européenne	DG de la Commission <a href="#">Marché intérieur, industrie, entrepreneuriat et PME</a>	Commissaire TAJANI Antonio	

Evénements clés			
04/10/2010	Publication de la proposition législative	<a href="#">COM(2010)0542</a>	Résumé
19/10/2010	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
05/12/2011	Vote en commission, 1ère lecture		
04/01/2012	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	<a href="#">A7-0445/2011</a>	
19/11/2012	Débat en plénière		
20/11/2012	Résultat du vote au parlement		
20/11/2012	Décision du Parlement, 1ère lecture	<a href="#">T7-0424/2012</a>	Résumé
07/12/2012	Adoption de l'acte par le Conseil après la 1ère lecture du Parlement		
15/01/2013	Signature de l'acte final		
16/01/2013	Fin de la procédure au Parlement		
02/03/2013	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques	
Référence de procédure	2010/0271(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Législation
Instrument législatif	Règlement
	<p>Abrogation Directive 95/1/EC <a href="#">1991/0371(COD)</a></p> <p>Abrogation Directive 97/24/EC <a href="#">1993/0470(COD)</a></p> <p>Abrogation Directive 2000/7/EC <a href="#">1998/0163(COD)</a></p> <p>Abrogation Directive 2002/24/EC <a href="#">1999/0117(COD)</a></p> <p>Abrogation Directive 2002/51/EC <a href="#">2000/0136(COD)</a></p> <p>Abrogation Directive 2009/79/EC <a href="#">2003/0058(COD)</a></p> <p>Abrogation Directive 2009/78/EC <a href="#">2003/0059(COD)</a></p> <p>Abrogation Directive 2009/62/EC <a href="#">2006/0161(COD)</a></p> <p>Abrogation Directive 2009/80/EC <a href="#">2006/0175(COD)</a></p> <p>Abrogation Directive 2009/67/EC <a href="#">2007/0270(COD)</a></p> <p>Abrogation Directive 2009/139/EC <a href="#">2008/0099(COD)</a></p> <p>Modification <a href="#">2018/0065(COD)</a></p> <p>Voir aussi <a href="#">2018/0220(COD)</a></p> <p>Modification <a href="#">2020/0251(COD)</a></p>
Base juridique	Traité sur le fonctionnement de l'UE TFEU 114-p1

Autre base juridique	Règlement du Parlement EP 159
Etape de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission parlementaire	IMCO/7/04190

## Portail de documentation

Document de base législatif		<a href="#">COM(2010)0542</a>	04/10/2010	EC	Résumé
Document annexé à la procédure		<a href="#">SEC(2010)1151</a>	04/10/2010	EC	
Document annexé à la procédure		<a href="#">SEC(2010)1152</a>	04/10/2010	EC	
Comité économique et social: avis, rapport		<a href="#">CES0065/2011</a>	19/01/2011	ESC	
Projet de rapport de la commission		<a href="#">PE464.815</a>	06/05/2011	EP	
Avis de la commission	TRAN	<a href="#">PE458.815</a>	27/05/2011	EP	
Amendements déposés en commission		<a href="#">PE467.203</a>	30/08/2011	EP	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		<a href="#">A7-0445/2011</a>	04/01/2012	EP	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		<a href="#">T7-0424/2012</a>	20/11/2012	EP	Résumé
Projet d'acte final		<a href="#">00052/2012/LEX</a>	15/01/2013	CSL	
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière		<a href="#">SP(2013)73</a>	23/01/2013	EC	
Document de suivi		<a href="#">COM(2018)0136</a>	19/03/2018	EC	Résumé

## Informations complémentaires

Parlements nationaux	<a href="#">IPEX</a>
Commission européenne	<a href="#">EUR-Lex</a>

## Acte final

[Règlement 2013/168](#)

[JO L 060 02.03.2013, p. 0052](#) Résumé

[Rectificatif à l'acte final 32013R0168R\(04\)](#)

[JO L 077 23.03.2016, p. 0065](#)

Acte législatif final contenant des dispositions relatives aux actes délégués

## Actes délégués

<a href="#">2013/2926(DEA)</a>	Examen d'un acte délégué
<a href="#">2013/2966(DEA)</a>	Examen d'un acte délégué
<a href="#">2013/2999(DEA)</a>	Examen d'un acte délégué
<a href="#">2017/3025(DEA)</a>	Examen d'un acte délégué
<a href="#">2016/2854(DEA)</a>	Examen d'un acte délégué
<a href="#">2023/2870(DEA)</a>	Examen d'un acte délégué

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

OBJECTIF: instaurer un système obligatoire de réception UE par type pour tous les véhicules à deux ou trois roues et quadricycles neufs (véhicules de catégorie L.), destinés à circuler sur le réseau routier public.

ACTE PROPOSÉ: Règlement du Parlement européen et du Conseil.

CONTEXTE: à l'heure actuelle, les exigences pour la réception par type des véhicules neufs de catégorie L. (ex : deux roues motorisés, tricycles motorisés, quads routiers et voiturettes) sont définies par la [directive 2002/24/CE](#) du Parlement européen et du Conseil (la «directive cadre»). En outre, un certain nombre de directives, visées dans la directive cadre, établissent des exigences techniques détaillées relatives aux véhicules de catégorie L.

La Commission a mis en lumière différentes préoccupations importantes liées aux dispositions existantes concernant la réception par type des véhicules neufs de catégorie L, auxquelles des réponses doivent être apportées:

- la complexité de la réglementation;
- le niveau des émissions et leur part croissante dans l'ensemble des émissions des transports routiers, globalement en baisse;
- les aspects de sécurité fonctionnelle liés aux exigences pour la réception de ces véhicules ;
- le vide juridique concernant les véhicules équipés de nouvelles technologies;
- la vente et l'immatriculation de certains véhicules, systèmes, composants et entités techniques importés sur le marché de l'UE qui ne sont pas conformes aux exigences actuelles de réception par type en matière de sécurité fonctionnelle des véhicules et/ou de protection de l'environnement.

ANALYSE D'IMPACT : pour chacun des principaux aspects de la proposition, différentes options ont été analysées en détaillant leurs avantages et inconvénients possibles sur les plans économique, environnemental, social et sécuritaire. L'étude a tenu compte d'aspects tant quantitatifs que qualitatifs. Les différentes options ont ensuite été comparées pour retenir une solution privilégiée ou une combinaison logique de deux solutions privilégiées, choix qui a ensuite été décrit. Ces solutions préconisées constituent les lignes de force du nouveau règlement cadre proposé.

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

CONTENU: la proposition a recours à «l'approche à plusieurs niveaux», qui a été introduite initialement à la demande du Parlement européen et est utilisée pour d'autres actes législatifs dans le domaine de la réception UE par type des véhicules à moteur. Cette approche prévoit un processus législatif en trois étapes:

- 1) les dispositions essentielles et le champ d'application sont établis par le Parlement européen et le Conseil dans un règlement fondé sur l'article 114 du TFUE, selon la procédure législative ordinaire,
- 2) les prescriptions techniques découlant des dispositions essentielles sont définies dans trois actes délégués (article 290) adoptés par comitologie: i) un règlement établissant des exigences en matière de performance environnementale et de performance de propulsion ; ii) un règlement établissant des exigences relatives à la sécurité fonctionnelle des véhicules et aux aspects connexes ; iii) un règlement relatif aux exigences de construction des véhicules.
- 3) un acte d'exécution (article 291) détaillera les dispositions d'ordre administratif, concernant notamment la fiche de renseignements, les définitions de la fiche de réception, le certificat de conformité et les exigences liées à la conformité de la production, etc.

Le règlement-cadre proposé correspond à la première étape du processus. Il vise à établir les exigences techniques et administratives à respecter pour la réception et la surveillance du marché de tous les véhicules à deux ou trois roues et quadricycles neufs (véhicules de catégorie L), destinés à circuler sur le réseau routier public, y compris lorsqu'ils ont été conçus et construits en plusieurs étapes. Il établit également les exigences applicables à la vente et à la mise en service des systèmes, composants et entités techniques destinés à des véhicules réceptionnés conformément au règlement.

Par souci de clarté, de rationalisation et de simplification, il est proposé d'abroger la directive 2002/24/CE et ses directives particulières et de les remplacer par un règlement unique, assorti d'un petit nombre d'actes délégués et d'exécution.

Le règlement proposé définit un ensemble d'exigences spécifiques en matière de sécurité et de protection de l'environnement. Il prévoit des dispositions visant à garantir que, lorsqu'un véhicule présente un risque grave pour les usagers ou l'environnement, le constructeur ou tout autre opérateur économique de la chaîne d'approvisionnement prenne des mesures de protection efficaces, y compris le rappel de véhicules.

En outre, des mesures appropriées devraient être prises pour faire en sorte que les systèmes, composants ou entités techniques qui peuvent être montés sur des véhicules et qui sont susceptibles de compromettre gravement le fonctionnement de systèmes essentiels pour la protection de l'environnement ou la sécurité fonctionnelle fassent l'objet d'un contrôle préalable par une autorité compétente en matière de réception avant leur vente, leur immatriculation ou leur mise en service.

En vue d'améliorer la surveillance du marché, la proposition clarifie le rôle et les responsabilités des autorités des États membres compétentes en matière de réception et de surveillance du marché. Elle renforce également les prescriptions concernant la compétence, les obligations et les performances des services techniques chargés de procéder à la réception par type.

Pour prévenir les abus, toute procédure simplifiée pour les véhicules produits en petites séries devrait être restreinte aux cas où la production est très limitée. Il est par conséquent proposé de définir avec précision la notion de petite série, d'après le nombre de véhicules vendus, immatriculés ou mis en service.

Afin de garantir que la procédure permettant de contrôler la conformité de la production a été mise en œuvre correctement et fonctionne de manière appropriée, les constructeurs devraient être régulièrement soumis à des vérifications par l'autorité compétente ou par un service technique dûment qualifié désigné à cette fin.

Enfin, les États membres devraient établir des règles relatives aux sanctions applicables en cas de violation des dispositions du présent règlement et veiller à ce qu'elles soient mises en œuvre. Ces sanctions devraient être effectives, proportionnées et dissuasives.

INCIDENCE BUDGÉTAIRE : la proposition n'aura pas d'incidence sur le budget de l'Union européenne en ce qui concerne les deux premières phases de réduction des émissions (Euro 4 et 5 pour les motocycles, et Euro 3 et 4 pour toutes les autres catégories de véhicules

de catégorie L). La troisième phase inclura le passage à la norme Euro 6 pour les motocycles et à la norme Euro 5 pour toutes les autres catégories de véhicules de catégorie L (cyclomoteurs, tricycles et quadricycles). Ces valeurs limites d'émissions sont strictement équivalentes à celles de la norme Euro 5 pour les voitures particulières. Une étude supplémentaire sur les incidences environnementales est prévue afin de déterminer les conséquences environnementales à court terme des phases Euro 3, 4 et 5, et de vérifier si la phase Euro 6 est appropriée dans le délai imparti. L'étude sera réalisée au cours de la période 2016-2017 et sera financée sur le budget de la Commission.

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

---

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

---

Le Parlement européen a adopté par 643 voix pour, 16 contre et 18 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 deux ou trois roues et des quadricycles.

Le Parlement a arrêté sa position en première lecture suivant la procédure législative ordinaire. Les amendements adoptés en plénière sont le résultat d'un compromis négocié entre le Parlement européen et le Conseil. Ils modifient la proposition comme suit:

Champ d'application du règlement : le règlement établit les exigences applicables à la surveillance du marché des véhicules, systèmes, composants et entités techniques qui sont soumis à réception conformément au règlement. Le règlement établit également les exigences applicables à la surveillance du marché des pièces et équipements destinés à ces véhicules. Dans certains cas limités, une réception par type nationale pour des véhicules produits en petites séries sera autorisée.

Le règlement s'appliquera également aux motocycles enduros, aux motocycles trials et aux quads tout-terrain lourds.

Dispositions en matière de sécurité : les amendements visent à garantir un niveau élevé de sécurité fonctionnelle des véhicules, de sécurité au travail et de protection de l'environnement, en harmonisant les exigences techniques et les normes environnementales applicables aux véhicules, aux systèmes, aux composants et aux entités techniques en matière de réception par type.

Exigences en matière d'environnement : le règlement établit des exigences en matière d'environnement pour deux étapes, dont la deuxième (Euro 5) sera obligatoire pour les nouveaux types de véhicules à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2020, offrant ainsi aux constructeurs automobiles et aux fournisseurs la prévisibilité nécessaire en matière de planification à long terme.

Accès aux informations sur la réparation et l'entretien : le texte amendé souligne que l'accès libre aux informations sur la réparation des véhicules, dans un format standard permettant l'extraction des données techniques, ainsi qu'une concurrence efficace sur le marché des services d'information sur la réparation et l'entretien des véhicules sont nécessaires pour améliorer le fonctionnement du marché intérieur. Ces informations sont, en grande partie, liées aux systèmes de diagnostic embarqué et aux interactions entre ceux-ci et d'autres dispositifs du véhicule.

Le règlement stipule que les constructeurs devront fournir un accès sans restriction aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules aux opérateurs indépendants par l'intermédiaire de sites internet utilisant un format standardisé, d'une manière aisément accessible et rapide. En particulier, cet accès devra être accordé de manière non discriminatoire par rapport au contenu fourni ou à l'accès accordé aux concessionnaires et réparateurs officiels. Cette obligation ne s'applique pas si un véhicule a fait l'objet d'une réception de véhicules produits en petites séries.

Actes délégués : afin d'ajouter au règlement de nouvelles modalités techniques, la Commission aura le pouvoir d'adopter des actes délégués en ce qui concerne les exigences relatives aux performances environnementales et de propulsion, à la sécurité fonctionnelle et à la construction des véhicules.

Sanctions : les États membres doivent prévoir des sanctions en cas de violation par les opérateurs économiques du règlement et des actes délégués ou d'exécution adoptés en application de celui-ci. Les sanctions ainsi prévues seront effectives, proportionnées et dissuasives.

Rapports : la Commission fera rapport sur l'application du règlement au plus tard le 31 décembre 2021. Ce rapport déterminera notamment si, sur la base de l'expérience acquise, il est opportun de prévoir également des dispositions relatives à la réception UE par type de véhicules produits en petites séries. Si la Commission estime que cela est nécessaire, elle présentera une proposition à cet effet.

Sur la base de rapports transmis par les États membres, la Commission présentera, au plus tard le 31 décembre 2022, un rapport en ce qui concerne :

- le nombre de réceptions individuelles accordées par année aux véhicules relevant du présent règlement avant leur première immatriculation par les autorités nationales de l'État membre depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2016 ;
- les critères nationaux sur lesquels se sont fondées ces réceptions, si ces critères s'écartaient des exigences obligatoires pour la réception UE par type.

Le rapport sera accompagné, le cas échéant, de propositions législatives et examinera l'inclusion des réceptions individuelles dans le présent règlement sur la base au niveau de l'Union.

Calendrier : le règlement s'appliquera à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2016. Un considérant souligne la nécessité de laisser au secteur suffisamment de temps pour s'adapter aux nouvelles dispositions établies par le présent règlement et aux spécifications techniques et dispositions administratives prévues par les actes délégués et d'exécution adoptés en application du présent règlement.

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

---

OBJECTIF : fixer de nouvelles exigences en matière de sécurité et d'environnement pour la réception par type des motocycles.

ACTE LÉGISLATIF : Règlement (UE) n° 168/2013 du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles.

CONTENU : le règlement fixe de nouvelles exigences en matière de sécurité et d'environnement pour la réception par type des motocycles et d'autres véhicules à moteur de catégorie L («légers»).

Objet et champ d'application : le règlement définit des règles harmonisées pour la réception par type des véhicules de catégorie L et il établit les exigences applicables à la surveillance du marché des véhicules, systèmes, composants et entités techniques qui sont soumis à réception conformément au règlement. Dans certains cas limités, une réception par type nationale pour des véhicules produits en petites séries sera

autorisée.

Les véhicules de catégorie L («légers») sont des véhicules à deux, trois ou quatre roues tels que les deux-roues motorisés, les tricycles motorisés et les quadricycles motorisés. Le règlement s'appliquera également aux motocycles enduros, aux motocycles trials et aux quads tout-terrain lourds.

Exigences en matière de sécurité : le règlement vise à garantir un niveau élevé de sécurité fonctionnelle des véhicules, de sécurité au travail et de protection de l'environnement, en harmonisant les exigences techniques et les normes environnementales applicables aux véhicules, aux systèmes, aux composants et aux entités techniques en matière de réception par type.

Le règlement stipule que les motocycles neufs de plus de 125 cc devront être munis d'un système de freinage avec antiblocage, tandis que ceux de moins de 125 cc devront être équipés d'un système de freinage antiblocage ou d'un système de freinage combiné, le choix étant laissé au constructeur.

Après avoir procédé à une évaluation et en tenant compte des statistiques relatives aux accidents de la route, la Commission présentera un rapport au plus tard le 31 décembre 2019. Ce rapport examinera le montage obligatoire d'un système de freinage avec antiblocage des roues et d'un système de freinage combiné complémentaire au choix du constructeur sur les motocycles de la sous-catégorie L3e-A1.

Par ailleurs, le règlement :

- impose, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2016, le montage obligatoire d'un dispositif d'allumage automatique de l'éclairage, afin d'accroître la visibilité, sur tous les nouveaux modèles de véhicules de catégorie L ;
- définit des exigences pour l'installation progressive de systèmes de diagnostic embarqué, qui permettent de détecter des défaillances et de surveiller le système de contrôle des émissions.

Exigences en matière d'environnement : le règlement établit des exigences en matière d'environnement pour deux étapes, dont la deuxième (Euro 5) sera obligatoire pour les nouveaux types de véhicules à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2020, offrant ainsi aux constructeurs automobiles et aux fournisseurs la prévisibilité nécessaire en matière de planification à long terme.

Au plus tard le 1<sup>er</sup> janvier 2016, la Commission devra procéder à une étude d'incidence environnementale approfondie. Cette étude évaluera la qualité de l'air et la part des émissions de polluants dues aux véhicules de catégorie L, sur la base des exigences énumérées au règlement.

Obligations des opérateurs économiques : le règlement renforce les dispositions régissant la conformité de la production et en spécifiant les obligations incombant aux opérateurs économiques de la chaîne d'approvisionnement. En particulier, le rôle et les responsabilités des autorités des États membres compétentes en matière de réception par type et chargées de la surveillance du marché sont clarifiés, et les exigences concernant la compétence, les obligations et les performances des services techniques chargés de procéder aux essais pour la réception par type sont renforcées.

Accès aux informations sur la réparation et l'entretien : le règlement stipule que les constructeurs devront fournir un accès sans restriction aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules aux opérateurs indépendants par l'intermédiaire de sites internet utilisant un format standardisé, d'une manière aisément accessible et rapide. En particulier, cet accès devra être accordé de manière non discriminatoire par rapport au contenu fourni ou à l'accès accordé aux concessionnaires et réparateurs officiels.

Sanctions : les États membres devront adopter des dispositions prévoyant des sanctions effectives, proportionnées et dissuasives, applicables en cas de violation du règlement et des actes délégués et d'exécution adoptés en application de celui-ci, et veiller à leur bonne mise en œuvre.

Rapports : la Commission fera rapport sur l'application du règlement au plus tard le 31 décembre 2021. Sur la base de rapports transmis par les États membres, elle présentera, au plus tard le 31 décembre 2022, un rapport accompagné, le cas échéant, de propositions législatives et examinera l'inclusion des réceptions individuelles de véhicules dans le règlement sur la base d'exigences harmonisées.

ENTRÉE EN VIGUEUR : 22/03/2013.

APPLICATION : à partir du 01/01/2016.

ACTES DÉLÉGUÉS : la Commission peut adopter des actes délégués en ce qui concerne les exigences relatives aux performances environnementales et de propulsion, à la sécurité fonctionnelle et à la construction des véhicules. Le pouvoir d'adopter de tels actes est conféré à la Commission pour une période de cinq ans à compter du 22 mars 2013. 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 forment des objections, l'acte délégué n'entre pas en vigueur.

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

---

La Commission a présenté un rapport sur les effets de la phase environnementale Euro 5 en ce qui concerne les véhicules de catégorie L (motos et cyclomoteurs, véhicules tout terrain (quads) et autres petits véhicules à moteur de trois ou quatre roues).

Objet du rapport: pour rappel, le règlement (UE) n° 168/2013 établit les valeurs limites d'émissions Euro 4 et Euro 5 ainsi que les exigences techniques et les procédures de test associées en ce qui concerne la phase Euro 5. L'annexe IV du règlement fixe le calendrier pour l'introduction des différents essais et des autres exigences techniques en ce qui concerne la réception par type :

- les valeurs limites d'émissions Euro 4 ont été introduites pour les nouveaux véhicules de certaines sous-catégories le 1<sup>er</sup> janvier 2016, mais elles ne sont devenues obligatoires pour tous les nouveaux types de véhicules qu'au 1<sup>er</sup> janvier 2017;
- en ce qui concerne les valeurs limites d'émissions Euro 5, le règlement prévoit quelles deviennent obligatoires pour tous les nouveaux types de véhicules de toutes les sous-catégories à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2020.

Afin d'étayer cette approche en deux phases, le règlement (UE) n° 168/2013 dispose que la Commission réalise une étude d'incidence environnementale en vue d'évaluer et de confirmer la faisabilité et le rapport coût-efficacité des valeurs limites d'émissions Euro 5.

Sur la base des conclusions de cette étude, la Commission a présenté un rapport qui porte sur les aspects suivants:

- l'analyse de la faisabilité et du rapport coût-efficacité en ce qui concerne les dates d'application du niveau Euro 5;
- l'analyse de l'adéquation des valeurs limites démissions Euro 5 mentionnées à l'annexe VI et des seuils OBD (diagnostic embarqué) mentionnés à l'annexe VI du règlement à la lumière des dernières données disponibles;
- l'analyse des coûts-bénéfices liés à l'introduction prévue du système OBD II au niveau Euro 5 pour les (sous-)catégories L3e, L5e, L6e-A et L7e-A; et
- la révision des kilométrages de durabilité pour le niveau Euro 5 mentionnés à l'annexe VII, section A, et des facteurs de détérioration pour la valeur limite Euro 5 mentionnée à l'annexe VII, section B, du règlement.

Principales conclusions: sur la base de son évaluation de l'étude et des consultations ciblées des parties intéressées qu'elle a organisées tout au long de la durée de l'étude, la Commission tire les conclusions finales suivantes:

- d'une manière générale les valeurs limites démissions, le calendrier, les exigences et les procédures d'essai applicables dans le cadre de la phase Euro 5 et fixés dans le règlement (UE) n° 168/2013 sont à la fois réalisables et efficaces par rapport aux coûts;
- en ce qui concerne la date d'introduction de la phase Euro 5 pour les voiturettes (L6eB), les cyclomoteurs à trois roues conçus à des fins utilitaires (L2e-U) et les motocycles d'enduro et de trial (L3e-AxE et L3e-AxT), un délai supplémentaire de deux ans devrait permettre aux constructeurs d'abandonner progressivement les groupes motopropulseurs répondant aux exigences de la phase Euro 4 et d'introduire la phase Euro 5 de façon avantageuse au regard des coûts pour ces catégories de véhicules;
- la mise à jour des exigences par l'introduction du système OBD II à partir de 2020, permettra de détecter de graves dégradations dans les systèmes du groupe motopropulseur et de protection de l'environnement ainsi que leurs composants. En ce qui concerne ces exigences, il est nécessaire de modifier la fenêtre pour la détection des ratés d'allumage et de prolonger le délai d'introduction de la surveillance du catalyseur afin d'assurer une surveillance précise des systèmes de contrôle des émissions;
- l'objectif des rapports d'efficacité en service (IUPR) est de fixer des exigences de surveillance minimales afin de garantir un fonctionnement correct du système OBD. Les IUPR devraient être mis en œuvre de manière progressive au cours d'une période d'introduction afin que les autorités compétentes en matière de réception par type et les constructeurs puissent se familiariser avec la fonctionnalité des IUPR;
- la procédure mathématique de calcul de la durabilité pour la vérification des exigences en matière de performances environnementales devrait être progressivement abandonnée dans la mesure où cette méthode ne garantit pas les performances environnementales pendant toute la durée de vie d'un véhicule;
- pour ce qui est des cycles de conduite utilisés pour les exigences en matière de durabilité, un abandon progressif du cycle d'essai AMA (cycle d'essai de durabilité avec accumulation de kilométrage approuvé) après 2020 n'est pas nécessaire, étant donné que ce cycle reste pertinent pour les véhicules présentant un profil de vitesse modérée et qu'il offre la même précision que le cycle normalisé sur route pour les véhicules de catégorie L (SRCLeCV) pour ces véhicules. L'abandon progressif est donc uniquement recommandé pour les motocycles de grosse cylindrée;
- en ce qui concerne la procédure de durabilité avec accumulation d'un kilométrage, il est nécessaire d'introduire la procédure de vieillissement sur banc en tant que solution de remplacement de la procédure avec accumulation d'un kilométrage total et partiel.

Conformément aux résultats de l'étude, la Commission envisagera de présenter des propositions appropriées de modification de la législation en matière de réception par type.