

# 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 de 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 de dévaluation 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.

