



Bruxelles, le 19 mai 2017
(OR. en)

9271/17

**Dossier interinstitutionnel:
2016/0014 (COD)**

**ENT 128
MI 425
CODEC 830**

NOTE

Origine:	la présidence
Destinataire:	Conseil
N° doc. préc.:	8646/17 ENT 109 MI 361 CODEC 684
N° doc. Cion:	5712/16 ENT 20 MI 45 CODEC 103
Objet:	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 (première lecture) - Orientation générale

I. INTRODUCTION

1. Le 28 janvier 2016, la Commission a transmis la proposition de règlement citée en objet au Parlement européen et au Conseil.

2. L'objectif de ce règlement est de réviser le cadre juridique pour la réception par type des véhicules à moteur et de leurs remorques, qui figure dans la directive-cadre 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil. Cette révision doit être appréciée à la lumière des nouvelles technologies disponibles sur le marché ainsi que dans le contexte des événements récents concernant les irrégularités dans les données sur les émissions automobiles. La proposition de la Commission comble également les lacunes mises en évidence au cours d'un bilan de qualité de la législation en vigueur mené par la Commission en 2013. Par conséquent, la proposition vise également à supprimer les éventuelles différences d'interprétation et d'application des dispositions juridiques par les autorités nationales compétentes en matière de réception par type et les services techniques nationaux.

La révision du cadre juridique actuel est intimement liée au paquet réglementaire sur les émissions en conditions de conduite réelles (RDE), ce dernier portant également, entre autres, sur le problème des irrégularités dans les données sur les émissions automobiles.

3. Le règlement proposé maintient l'objectif de la directive 2007/46/CE, à savoir faciliter la libre circulation des véhicules à moteur et de leurs remorques dans le marché intérieur et appliquer le principe de reconnaissance mutuelle, en définissant des prescriptions harmonisées en matière de réception par type. Le but est d'atteindre un niveau adéquat de sécurité et de performance environnementale des véhicules à moteur et de combler les principales lacunes mises en évidence dans le système de réception par type actuel. Par conséquent, la plupart des éléments de la directive 2007/46/CE sont reportés dans le règlement proposé. Des modifications de fond ont été introduites dans les domaines suivants:

- renforcement de la qualité des essais dont les résultats déterminent la délivrance d'une autorisation de mise sur le marché d'une voiture, au moyen d'un renforcement des dispositions relatives aux services techniques;
- introduction d'un système efficace de surveillance du marché visant à contrôler la conformité des voitures déjà commercialisées et prévoyant que les États membres et la Commission puissent réaliser des vérifications des véhicules sur site, afin de constater les défauts de conformité au plus tôt;

- renforcement du système de réception par type, au moyen d'une supervision accrue au niveau européen du processus de réception par type, notamment grâce à la création d'un forum 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.

4. Le Comité économique et social européen a rendu son avis le 25 mai 2016.
5. Au Parlement européen, la principale commission compétente est la commission du marché intérieur et de la protection des consommateurs (IMCO). Le rapporteur est M. Daniel Dalton (ECR-UK). La commission IMCO a adopté son rapport le 9 février 2017. Ce vote a été confirmé lors de la séance plénière du Parlement européen du 4 avril 2017.

II. TRAVAUX MENÉS AU SEIN DU CONSEIL

6. Le groupe "Harmonisation technique" (Véhicules à moteur) a commencé à examiner la proposition en février 2016. Il a ensuite consacré 25 réunions à l'examen de cette proposition au cours des présidences néerlandaise, slovaque et maltaise.
7. L'analyse d'impact accompagnant la proposition a été examinée en détail les 9 et 21 mars 2016, une attention particulière étant accordée aux aspects sur lesquels les délégations avaient demandé des clarifications supplémentaires. Les réponses au questionnaire ont également fait apparaître certaines questions spécifiques nécessitant une attention particulière et une discussion approfondie.
8. Lors de la session du Conseil "Compétitivité" qui s'est tenue le 28 novembre 2016, la présidence a présenté une note d'information sous le point "Divers". Une discussion politique a ensuite eu lieu et un rapport sur l'état des travaux a été présenté lors de la session du Conseil "Compétitivité" du 20 février 2017.

9. Les États membres soutiennent, dans l'ensemble, les objectifs généraux de la proposition, qui consistent à améliorer le cadre régissant la libre circulation des véhicules à moteur dans le marché intérieur en remédiant aux lacunes du cadre juridique existant en matière de réception par type. Toutes les délégations s'accordent sur le fait qu'il est nécessaire d'améliorer la mise en œuvre harmonisée des règles dans l'ensemble de l'UE, de manière à réduire les éventuelles différences d'interprétation et d'application de ces dispositions par les autorités nationales compétentes en matière de réception par type et les services techniques nationaux. Elles considèrent aussi généralement qu'il conviendrait de renforcer l'efficacité des règles applicables à la surveillance du marché, afin de constater les défauts de conformité au plus tôt.
10. Au fil des discussions menées au niveau du groupe et sur la base de l'échange politique qui s'est tenu au niveau du Conseil, la proposition de compromis de la présidence a considérablement évolué compte tenu des préoccupations exprimées par les États membres. Dans l'ensemble, le groupe a examiné le texte en vue de clarifier le cadre proposé et de le simplifier. Un certain nombre de dispositions techniques ont été modifiées et complétées lorsque cela s'est avéré nécessaire, tandis que plusieurs actes délégués proposés par la Commission ont été transformés en actes d'exécution.
11. Les résultats de la plénière du Parlement européen du 4 avril 2017 ont été examinés pour la première fois par le groupe lors de la réunion qu'il a tenue le 27 avril 2017. Bien que plusieurs amendements puissent être acceptables dans la lettre ou dans l'esprit, le groupe a décidé qu'il fallait disposer de plus de temps pour procéder à un examen approfondi des amendements du PE.
12. Le texte de compromis de la présidence qui figure dans le document 8647/17 a été examiné lors de la réunion du Comité des représentants permanents (Coreper) du 12 mai 2017. La discussion a fait apparaître qu'une majorité de délégations pouvait à présent accepter le compromis de la présidence, qui comprend une version révisée de l'article 90 sur les amendes administratives. Dans ces conditions, la présidence a conclu que le texte de compromis serait soumis au Conseil "Compétitivité" lors de sa session du 29 mai 2017 en vue de dégager une orientation générale.

La texte de compromis révisé de la présidence, tel qu'il se présente à l'issue de la réunion du Coreper du 12 mai 2017, figure dans le document 9272/17.

III. PRINCIPALES QUESTIONS POLITIQUES

13. Le texte de compromis de la présidence tient compte des efforts que la présidence et les États membres n'ont cessé de déployer pour trouver le juste équilibre entre les différents intérêts et objectifs. Par conséquent, la présidence considère ce texte de compromis comme une base solide pour dégager une orientation générale lors de la prochaine session du Conseil "Compétitivité", le 29 mai 2017. Le compromis de la présidence tient compte des principales préoccupations exprimées par les États membres, la proposition de la Commission étant modifiée comme indiqué ci-après.

a) Règles relatives à la surveillance du marché (article 8 et considérants 23, 23 bis, 23 ter, 23 quater et 24)

La proposition de compromis formulée par la présidence en ce qui concerne l'article 8 établit un équilibre entre un renforcement des règles relatives à la surveillance du marché, en imposant un nombre minimal de contrôles par an sur les véhicules, d'une part, et la préservation d'une souplesse suffisante pour les plus petits États membres, qui conservent la possibilité de demander à d'autres États membres de réaliser les essais requis pour leur compte, d'autre part.

b) Vérification de la conformité par la Commission (article 9)

La proposition de compromis établie par la présidence prévoit qu'aux fins de la vérification de la conformité, la Commission garde la possibilité d'organiser et d'effectuer ses propres essais et inspections de véhicules, de systèmes, de composants et d'entités techniques distinctes déjà mis sur le marché, afin de réagir immédiatement aux irrégularités, s'il y a lieu. Ainsi, le texte de la présidence accroît le niveau d'indépendance dans le cadre de la vérification de la conformité.

c) Forum pour l'échange d'informations sur la mise en œuvre (article 10 et considérant 19)

La proposition de la Commission prévoit la création d'un forum pour l'échange d'informations sur la mise en œuvre. Le texte de la présidence s'appuie sur la proposition de la Commission pour affirmer le rôle consultatif de ce forum et préciser la liste des missions qui lui sont confiées.

d) Barème national de redevances pour les réceptions par type et règles de surveillance du marché (article 30)

La proposition de la Commission comporte une obligation pour les États membres de mettre en place un barème national de redevances pour couvrir les coûts de leurs réceptions par type et de leurs activités de surveillance du marché. Le compromis de la présidence supprime cette obligation et précise que les États membres sont tenus de financer les activités de surveillance du marché mais que le choix des moyens pour ce faire doit être laissé à leur discrétion.

e) Validité de la fiche de réception par type (article 33, paragraphe 1)

La Commission propose de limiter à cinq ans la validité de la fiche de réception par type. Dans leur très large majorité, les délégations remettent en question l'intérêt d'une telle limitation et insistent pour maintenir le régime existant sans limitation de la validité. Dans ce contexte, la disposition correspondante a été supprimée du texte de compromis de la présidence.

f) Examen par les pairs des autorités compétentes en matière de réception par type (article 71) et évaluation des services techniques (article 77 et considérant 18)

La proposition de la Commission introduit le concept d'examens par les pairs des autorités compétentes en matière de réception. Compte tenu de la division entre les États membres pour lesquels cette disposition permettrait de renforcer la mise en œuvre uniforme des règles et ceux qui la rejettent au motif qu'elle constituerait une charge administrative injustifiée, le texte de la présidence réalise un équilibre délicat. Il prévoit donc que les autorités compétentes en matière de réception par type ne font pas l'objet d'un examen par les pairs si elles désignent tous leurs services techniques sur la base d'une accréditation fondée sur des normes internationalement reconnues.

Pour ce qui est des services techniques, le texte de la présidence propose de faire participer les organismes d'accréditation nationaux à l'évaluation des services techniques et à la mise en place d'équipes d'évaluation conjointes. Il propose une approche équilibrée en ne rendant cette évaluation conjointe obligatoire que lorsqu'elle est opportune compte tenu des circonstances, tout en autorisant certaines exemptions pour les services techniques qui réalisent des réceptions nationales individuelles de véhicules et ceux qui sont uniquement chargés de vérifier l'installation correcte des composants sur les catégories O₁ et O₂.

g) Amendes administratives (article 90 et considérant 42)

La proposition de la Commission instaure la possibilité pour la Commission d'infliger des amendes administratives à un opérateur économique en cas d'infraction au règlement, pour non-conformité de véhicules, de systèmes, de composants ou d'entités techniques distinctes. Compte tenu de la position prise par les États membres lors de la réunion du Coreper du 12 mai 2017, la présidence a présenté un texte de compromis révisé concernant l'article 90, qui prévoit que la Commission peut appliquer des amendes administratives dans les cas où elle intervient pour prendre une mesure correctrice ou restrictive au niveau de l'UE. Le texte révisé précise également que la Commission ne peut pas imposer ces amendes administratives lorsqu'un État membre a déjà sanctionné ou acquitté l'opérateur économique pour la même infraction. Enfin, il prévoit une habilitation à établir des actes d'exécution pour définir les procédures nécessaires ainsi que les principes régissant le calcul et la perception des amendes, conformément à la demande de plusieurs délégations.

IV. CONCLUSION

14. La présidence considère que le texte figurant dans le document 9272/17 constitue un compromis juste et équilibré entre les positions exprimées par les délégations. Le Conseil est invité à marquer son accord sur une orientation générale sur cette base lors de sa session "Compétitivité" du 29 mai 2017.
-