

COM(2018) 551 final

ASSEMBLÉE NATIONALE

QUINZIÈME LÉGISLATURE

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2017-2018

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale
le 23 août 2018

Enregistré à la Présidence du Sénat
le 23 août 2018

TEXTE SOUMIS EN APPLICATION DE L'ARTICLE 88-4 DE LA CONSTITUTION

PAR LE GOUVERNEMENT,

À L'ASSEMBLÉE NATIONALE ET AU SÉNAT

Proposition de décision du Conseil relative à l'application, par l'Union, des règlements ^{nos} 9, 63 et 92 de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules à trois roues, des cyclomoteurs et des dispositifs silencieux d'échappement de remplacement des véhicules de catégorie L en ce qui concerne les émissions sonores

E 13365

Bruxelles, le 2 août 2018
(OR. en)

11535/18

**Dossier interinstitutionnel:
2018/0292 (NLE)**

**ECO 65
ENT 143
MI 563
UNECE 7**

NOTE DE TRANSMISSION

Origine:	Pour le secrétaire général de la Commission européenne, Monsieur Jordi AYET PUIGARNAU, directeur
Date de réception:	25 juillet 2018
Destinataire:	Monsieur Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secrétaire général du Conseil de l'Union européenne
N° doc. Cion:	COM(2018) 551 final
Objet:	Proposition de DÉCISION DU CONSEIL relative à l'application, par l'Union, des règlements n ^{os} 9, 63 et 92 de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules à trois roues, des cyclomoteurs et des dispositifs silencieux d'échappement de remplacement des véhicules de catégorie L en ce qui concerne les émissions sonores

Les délégations trouveront ci-joint le document COM(2018) 551 final.

p.j.: COM(2018) 551 final



Bruxelles, le 25.7.2018
COM(2018) 551 final

2018/0292 (NLE)

Proposition de

DÉCISION DU CONSEIL

relative à l'application, par l'Union, des règlements n^{os} 9, 63 et 92 de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules à trois roues, des cyclomoteurs et des dispositifs silencieux d'échappement de remplacement des véhicules de catégorie L en ce qui concerne les émissions sonores

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

• Justification et objectifs de la proposition

La Commission économique pour l'Europe des Nations unies (CEE-ONU) élabore des prescriptions harmonisées au niveau international ayant pour objet d'éliminer les entraves techniques au commerce des véhicules à moteur entre les parties contractantes à l'accord de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies concernant l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables aux véhicules à roues, aux équipements et aux pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur un véhicule à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions («accord de 1958 révisé»)¹, ainsi que d'assurer que lesdits véhicules offrent un niveau élevé de protection de la santé, de la sécurité et de l'environnement.

L'Union européenne est partie contractante à l'accord de 1958 révisé, tout comme les États membres, et applique la plupart des règlements de l'ONU adoptés en vertu de cet accord, à l'exception de ceux qui ne garantissent pas un niveau de protection similaire ou supérieur à celui de la législation de l'UE. Tel était le cas, jusqu'à présent, du règlement n° 9 de l'ONU sur le bruit des véhicules à trois roues², du règlement n° 63 de l'ONU sur le bruit émis par les cyclomoteurs³ et du règlement n° 92 de l'ONU sur les dispositifs silencieux d'échappement de remplacement des véhicules de catégorie L⁴ (ci-après respectivement «règlements n°s 9, 63 et 92 de l'ONU»). Toutefois, ces règlements de l'ONU ont récemment été portés au même niveau de protection de l'environnement que celui obtenu au moyen de la législation de l'Union sur la réception par type, ce qui permet désormais à l'Union de commencer à appliquer lesdits règlements de l'ONU. L'objectif de ces règlements est d'établir des prescriptions équivalentes pour le contrôle du niveau sonore des motocycles et de fournir des précisions sur l'essai de mesure du bruit à l'arrêt des véhicules concernés.

Au niveau de l'UE, les annexes IV, V et VI du 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 quadricycles⁵, lesquelles renvoient à l'annexe IX du règlement (UE) n° 134/2014 relatif aux exigences en matière de performances environnementales et de performances de l'unité de propulsion pour la réception par type des véhicules à deux et trois roues et des quadricycles, ainsi que de leurs composants, systèmes et entités techniques distinctes⁶, rendent obligatoire la réception par type des véhicules à moteur à deux et trois roues selon les procédures de mesure et les valeurs limites des niveaux sonores indiquées aux annexes IV, V et VI du règlement (UE) n° 168/2013.

La présente décision du Conseil établit l'application, par l'Union, des règlements n°s 9, 63 et 92 de l'ONU et autorise la Commission à la notifier au secrétaire général des Nations unies.

¹ JO L 346 du 17.12.1997, p. 78.

² Document CEE-ONU TRANS/WP.29/2017/2 [*JO: prière de remplacer par la référence de publication au JO de l'UE, lorsque cette dernière est effectuée*].

³ Document CEE-ONU TRANS/WP.29/2017/4 [*JO: prière de remplacer par la référence de publication au JO de l'UE, lorsque cette dernière est effectuée*].

⁴ Document CEE-ONU TRANS/WP.29/2017/5 [*JO: prière de remplacer par la référence de publication au JO de l'UE, lorsque cette dernière est effectuée*].

⁵ JO L 60 du 2.3.2013, p. 52.

⁶ JO L 53 du 21.2.2014, p. 1.

- **Cohérence avec les dispositions existantes dans le domaine d'action**

La présente proposition complète et est parfaitement cohérente avec la politique du marché intérieur de l'Union en ce qui concerne l'industrie automobile.

Le système WP.29 renforce l'harmonisation internationale des normes pour les véhicules. L'accord de 1958 joue un rôle clé dans la réalisation de cet objectif, car il permet aux constructeurs de l'UE de s'appuyer sur un ensemble commun de règlements relatifs à la réception par type, en sachant que leurs produits seront reconnus par les parties contractantes comme étant conformes à leur législation nationale. Ce système a, par exemple, permis au règlement (UE) n° 134/2014 de déjà mettre en application le règlement n° 41 de l'ONU sur l'homologation des motocycles en ce qui concerne le bruit, tout comme il a permis au règlement (UE) n° 3/2014 relatif à la sécurité fonctionnelle des véhicules à deux et trois roues et des quadricycles ainsi qu'au règlement (UE) n° 44/2014 relatif aux exigences de construction et aux exigences générales pour ces mêmes véhicules de mettre en application, sur une base obligatoire, 31 règlements de l'ONU.

Une approche similaire a été adoptée avec le règlement (CE) n° 661/2009 relatif à la sécurité générale des véhicules à moteur, qui abroge plus de 50 directives de l'UE pour les remplacer par les règlements correspondants élaborés dans le cadre de l'accord de 1958, et avec la directive 2007/46/CE⁷, qui a remplacé les systèmes de réception des États membres par une procédure de réception de l'Union et établi un cadre harmonisé contenant des dispositions administratives et des prescriptions techniques générales pour tous les nouveaux véhicules, systèmes, composants et entités techniques distinctes. Ladite directive a intégré des règlements de l'ONU dans le système de réception par type de l'UE, soit en tant que prescriptions pour la réception par type, soit en tant qu'alternatives à la législation de l'Union. Depuis l'adoption de cette directive, les règlements de l'ONU ont été incorporés progressivement dans la législation de l'Union dans le cadre de la réception UE par type.

- **Cohérence avec les autres politiques de l'Union**

La proposition est conforme aux objectifs des règlements (UE) n° 168/2013 et 134/2014, et donc cohérente avec les objectifs de l'UE en matière de santé, de sécurité et de protection de l'environnement ainsi qu'avec l'objectif de progresser dans l'harmonisation internationale de la législation relative aux véhicules de catégorie L (véhicules à deux et trois roues et quadricycles).

De plus, la proposition est conforme à la décision 97/836/CE du Conseil en vue de l'application, par la Communauté européenne, de l'accord de 1958 révisé. Le système WP.29 est également lié à la politique de l'Union concernant la compétitivité, sur laquelle la présente initiative a une incidence positive. La présente proposition est aussi cohérente avec les politiques de l'Union dans les domaines des transports et de l'énergie, qui sont dûment prises en compte dans le processus de rédaction et d'adoption des règlements de l'ONU relevant de l'accord de 1958.

2. BASE JURIDIQUE, SUBSIDIARITÉ ET PROPORTIONNALITÉ

- **Base juridique**

Compte tenu de l'objet et du contenu de la décision du Conseil, les bases juridiques sont les articles 114 et 207 du TFUE, en liaison avec l'article 218, paragraphe 9, du TFUE. La procédure à suivre pour l'adoption de la décision du Conseil est celle qui est prévue à l'article 3, paragraphe 3, de la décision 97/836/CE du Conseil.

⁷ JO L 263 du 9.10.2007, p. 1.

- **Subsidiarité (en cas de compétence non exclusive)**

Les prescriptions en matière de bruit sont déjà harmonisées au niveau de l'UE, mais la législation concernée est dépassée et doit être adaptée au progrès technique accompli depuis son adoption. L'application d'instruments internationaux comme des règlements équivalents de l'ONU et leur inclusion dans le système de l'UE pour la réception par type des véhicules à moteur ne peuvent se faire qu'au niveau de l'Union européenne. Cela permet non seulement de prévenir la fragmentation du marché intérieur, mais aussi d'assurer des normes uniformes de protection de la santé, de la sécurité et de l'environnement dans l'ensemble de l'Union. Il en résulte également des avantages liés aux économies d'échelle: les produits peuvent être fabriqués pour l'ensemble du marché de l'Union et même pour le marché international, au lieu de devoir être adaptés pour obtenir la réception nationale par type dans chaque État membre individuellement.

La proposition est dès lors conforme au principe de subsidiarité.

- **Proportionnalité**

La proposition satisfait au principe de proportionnalité, dans la mesure où elle ne va pas au-delà de ce qui est nécessaire pour atteindre l'objectif d'assurer le bon fonctionnement du marché intérieur tout en garantissant un niveau élevé de sécurité publique et de protection de l'environnement.

- **Choix de l'instrument**

Instrument proposé: décision du Conseil.

Le recours à une décision du Conseil est jugé approprié car conforme aux exigences de l'article 3, paragraphe 3, de la décision 97/836/CE du Conseil.

3. RÉSULTATS DES ÉVALUATIONS EX POST, DES CONSULTATIONS DES PARTIES INTÉRESSÉES ET DES ANALYSES D'IMPACT

- **Évaluations ex post/bilans de qualité de la législation existante**

Sans objet.

- **Consultation des parties intéressées**

Au cours de l'élaboration de la proposition, la Commission européenne a consulté les parties intéressées et leurs organisations. L'approche envisagée en ce qui concerne les émissions de bruit des véhicules a fait l'objet d'une consultation générale ayant rassemblé les États membres, les constructeurs (représentants européens et nationaux et sociétés individuelles), les fabricants de composants, les organisations du secteur des transports et les représentants des utilisateurs lors d'une réunion du groupe de travail sur les motocycles. Le contenu des trois règlements de la CEE-ONU a recueilli le soutien de l'ensemble des différentes parties intéressées au sein de ce groupe ainsi que dans le cadre du groupe de travail sur le bruit (GRB) de la CEE-ONU. L'approche proposée concernant l'application des règlements n^{os} 9, 63 et 92 de l'ONU a également été présentée au sein du comité technique pour les véhicules à moteur (CTVM), qui est le comité de comitologie pour la législation sur les véhicules routiers institué par l'article 40 de la directive 2007/46/CE, et aucun commentaire n'a été reçu.

- **Obtention et utilisation d'expertise**

Une expertise externe n'est pas pertinente dans le cas de la présente proposition. Celle-ci a cependant été examinée par le comité technique pour les véhicules à moteur. S'agissant du

contenu des règlements n^{os} 9, 63 et 92 de l'ONU, il convient de noter qu'une étude réalisée en 2015/2016, à la demande de la Commission, a proposé d'apporter des améliorations à ces trois règlements, afin qu'ils présentent au moins le même niveau d'exigences que les règlements (UE) n^{os} 168/2013 et 134/2014. À la suite de cette étude et sur la base de ses conclusions, la Commission a proposé les modifications nécessaires de ces trois règlements de l'ONU, lesquelles ont été adoptées par le WP.29 lors de sa session de mars 2017 et ont ensuite abouti aux révisions mentionnées au point 1 ci-dessus (Contexte de la proposition).

- **Analyse d'impact**

L'application des règlements n^{os} 9, 63 et 92 de la CEE-ONU n'entraîne pas de révision des limites et/ou seuils d'émission de bruit, actuellement fixés dans le règlement (UE) n^o 168/2013. En outre, les méthodes d'essai exposées dans ces trois règlements de l'ONU sont équivalentes, dans leur portée et leur approche scientifique, à celles prévues dans le règlement (UE) n^o 134/2014. Le processus d'application proposé ne devrait donc pas avoir d'incidences sociétales, environnementales et économiques pour l'Union européenne ou pour l'EEE, du fait de l'équivalence globale aussi bien des méthodes d'essai proposées pour mesurer les niveaux d'émissions sonores que des limites et seuils d'émissions sonores concernés.

Dans le cadre du règlement (UE) n^o 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, une analyse coût-bénéfice concernant le bruit et les manipulations des véhicules de catégorie L a été effectuée et a mis en évidence la détérioration de l'émission de bruit desdits véhicules due à des manipulations. À cet égard, les règlements n^{os} 9, 63 et 92 de l'ONU introduisent des méthodes d'essai, des valeurs limites d'émissions sonores ainsi que des éléments et mesures efficaces en termes de coût contre les manipulations qui sont pleinement harmonisés avec le cadre législatif de l'UE pour les véhicules de catégorie L.

- **Réglementation affûtée et simplification**

En termes de charge administrative, l'initiative n'a pas de répercussions, car les règlements de l'ONU dont l'application dans l'Union est proposée n'introduiront pas de nouvelles obligations administratives de déclaration ou autres pour les entreprises, y compris les PME. Au contraire, la réduction de la charge administrative est un objectif visé, car l'application de prescriptions harmonisées à l'échelle mondiale permet aux constructeurs de présenter le dossier de réception des systèmes et composants non seulement dans l'UE, mais également sur les marchés d'exportation des parties contractantes à l'accord de 1958 qui ne font pas partie de l'UE.

La proposition a un impact très positif sur la compétitivité du secteur automobile et sur le commerce international de l'UE. L'acceptation, par les partenaires commerciaux de l'UE, des règlements harmonisés au niveau international sur les véhicules est reconnue comme la meilleure manière d'éliminer les barrières non tarifaires au commerce et d'ouvrir ou d'élargir l'accès au marché pour les entreprises du secteur automobile de l'UE.

- **Droits fondamentaux**

La proposition n'a pas de conséquences pour la protection des droits fondamentaux.

4. INCIDENCE BUDGÉTAIRE

La présente initiative n'a aucune incidence budgétaire.

5. AUTRES ÉLÉMENTS

- **Plans de mise en œuvre et modalités de suivi, d'évaluation et d'information**

Sans objet.

- **Documents explicatifs (pour les directives)**

Sans objet.

- **Explication détaillée des différentes dispositions de la proposition**

L'initiative propose l'application, dans l'Union, des règlements n^{os} 9, 63 et 92 de l'ONU relatifs à l'homologation de type, en ce qui concerne les émissions sonores, des véhicules à trois roues, des cyclomoteurs et des dispositifs silencieux d'échappement de remplacement des véhicules de catégorie L, respectivement.

Proposition de

DÉCISION DU CONSEIL

relative à l'application, par l'Union, des règlements n^{os} 9, 63 et 92 de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules à trois roues, des cyclomoteurs et des dispositifs silencieux d'échappement de remplacement des véhicules de catégorie L en ce qui concerne les émissions sonores

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment ses articles 114 et 207, en liaison avec son article 218, paragraphe 9,

vu la proposition de la Commission européenne,

considérant ce qui suit:

- (1) Par la décision 97/836/CE du Conseil⁸, l'Union a adhéré à l'accord de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies concernant l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables aux véhicules à roues, aux équipements et aux pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur un véhicule à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions⁹ («accord de 1958 révisé»).
- (2) Les prescriptions harmonisées du règlement n^o 9 - Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules des catégories L₂, L₄ et L₅ en ce qui concerne les émissions sonores¹⁰, du règlement n^o 63 - Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules de la catégorie L₁ en ce qui concerne les émissions sonores¹¹ et du règlement n^o 92 - Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des dispositifs silencieux d'échappement de remplacement non d'origine des véhicules des catégories L₁, L₂, L₃, L₄ et L₅ en ce qui concerne les émissions sonores¹² de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies («règlements n^{os} 9, 63 et 92 de l'ONU») ont pour objet d'éliminer les entraves techniques au commerce des véhicules à moteur entre les parties contractantes à l'accord de 1958 révisé, ainsi que d'assurer que lesdits véhicules offrent un niveau élevé de sécurité et de protection. Les

⁸ Décision 97/836/CE du Conseil du 27 novembre 1997 en vue de l'adhésion de la Communauté européenne à l'accord de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies concernant l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables aux véhicules à roues, aux équipements et aux pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur un véhicule à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions («accord de 1958 révisé») (JO L 346 du 17.12.1997, p. 78).

⁹ JO L 346 du 17.12.1997, p. 81.

¹⁰ Document CEE-ONU TRANS/WP.29/2017/2 [JO: prière de remplacer par la référence de publication au JO de l'UE, lorsque cette dernière est effectuée].

¹¹ Document CEE-ONU TRANS/WP.29/2017/4 [JO: prière de remplacer par la référence de publication au JO de l'UE, lorsque cette dernière est effectuée].

¹² Document CEE-ONU TRANS/WP.29/2017/5 [JO: prière de remplacer par la référence de publication au JO de l'UE, lorsque cette dernière est effectuée].

véhicules de catégorie L comprennent des véhicules légers tels que les vélos à moteur, les cyclomoteurs à deux ou trois roues, les motocycles avec ou sans side-car, les tricycles et les quadricycles.

- (3) Le règlement (UE) n° 168/2013 du Parlement européen et du Conseil¹³ et le règlement délégué (UE) n° 134/2014 de la Commission¹⁴ rendent obligatoire l'adoption de niveaux sonores admissibles, de prescriptions relatives aux systèmes d'échappement de remplacement et de procédures d'essai pour les véhicules à moteur à deux ou trois roues et les quadricycles.
- (4) Les annexes IV, V et VI du règlement (UE) n° 168/2013 et l'annexe IX du règlement (UE) n° 134/2014 contiennent des prescriptions pour la réception par type des véhicules de catégorie L en ce qui concerne le niveau sonore admissible et le système d'échappement.
- (5) À la date de son adhésion à l'accord de 1958 révisé, l'Union a adhéré à un certain nombre de règlements de l'ONU énumérés à l'annexe II de la décision 97/836/CE; les règlements n°s 9, 63 et 92 de l'ONU ne figuraient pas dans cette liste.
- (6) Comme le prévoit l'article 3, paragraphe 3, de la décision 97/836/CE, et conformément à l'article 1^{er}, paragraphe 7, de l'accord de 1958 révisé, l'Union peut décider d'appliquer un seul, plusieurs ou tous les règlements de l'ONU auxquels elle n'a pas adhéré au moment de son adhésion audit accord.
- (7) À la suite des récentes modifications apportées aux règlements n°s 9, 63 et 92 de l'ONU pour les aligner sur les dispositions techniques pertinentes des règlements (UE) n° 168/2013 et (UE) n° 134/2014, il convient, à présent, que l'Union applique lesdits règlements de l'ONU afin d'instaurer des prescriptions harmonisées communes au niveau international. Les entreprises de l'Union pourraient ainsi suivre un ensemble unique de prescriptions reconnues dans le monde entier, en particulier par les parties contractantes à l'accord de 1958 révisé,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

L'Union européenne applique le règlement n° 9 - Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules des catégories L₂, L₄ et L₅ en ce qui concerne les émissions sonores, le règlement n° 63 - Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules de la catégorie L₁ en ce qui concerne les émissions sonores et le règlement n° 92 - Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des dispositifs silencieux d'échappement de remplacement non d'origine des véhicules des catégories L₁, L₂, L₃, L₄ et L₅ en ce qui concerne les émissions sonores de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies.

Article 2

¹³ Règlement (UE) n° 168/2013 du Parlement européen et du Conseil du 15 janvier 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles (JO L 60 du 2.3.2013, p. 52).

¹⁴ Règlement délégué (UE) n° 134/2014 de la Commission du 16 décembre 2013 complétant le règlement (UE) n° 168/2013 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les exigences en matière de performances environnementales et de l'unité de propulsion et modifiant son annexe V (JO L 53 du 21.2.2014, p. 1).

La présente décision est notifiée par la Commission au secrétaire général des Nations unies.

Article 3

La Commission est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le

*Par le Conseil
Le président*