

Proposition de

## DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

relative à la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, **composants et entités techniques** destinés à ces véhicules

### Objectif de la proposition :

Depuis 1970, la directive 70/156/CEE est le principal instrument juridique dont dispose la Communauté européenne pour mettre en œuvre le marché unique dans le secteur automobile. En un peu plus d'un quart de siècle, le marché unique est devenu une réalité «incontournable», non seulement pour les voitures particulières mais aussi pour les motocyclettes et les vélomoteurs<sup>1</sup>. Dans une large mesure, les tracteurs agricoles<sup>2</sup> jouissent aussi de l'accès au marché intérieur et la plupart des véhicules agricoles seront bientôt inclus dans ce processus grâce à l'adoption d'une nouvelle directive. Jusqu'à présent, les véhicules utilitaires<sup>3</sup> n'ont profité qu'en partie du marché intérieur, en l'occurrence par la réception de systèmes tels que le freinage.

La Commission estime désormais que le moment est venu de faire un nouveau pas en avant et d'étendre également aux véhicules utilitaires les principes établis jusqu'à présent pour d'autres catégories de véhicules.

Au fil du temps, la directive 70/156/CEE a subi plus de dix-huit modifications nécessaires pour l'adapter à un secteur qui connaît des fluctuations permanentes. Par conséquent, il est nécessaire de renforcer sa lisibilité en procédant à sa refonte au moment où la Communauté européenne s'apprête à accueillir de nouveaux membres et où un accord mondial majeur<sup>4</sup> concernant l'établissement de règlements techniques internationaux a été conclu à Genève.

La première étape de cette refonte implique la consolidation des annexes techniques de la directive 70/156/CEE sous forme d'une directive de la Commission; la deuxième étape passe par une proposition de directive du Parlement européen et du Conseil qui remaniera les dispositions législatives de cette directive dans leur ensemble.

Les annexes techniques de la directive 70/156/CEE viennent d'être consolidées en un document unique qui non seulement présente de façon synoptique toutes les dispositions administratives et techniques régissant les procédures de réception, mais établit aussi un ensemble de mesures spécifiques pour les véhicules utilitaires.

La présente proposition reprend la plupart des dispositions législatives existantes sous une forme remaniée et met en place les instruments législatifs essentiels pour que la procédure de réception soit étendue à toutes les catégories de véhicules utilitaires; cette procédure pourrait

---

<sup>1</sup> Ces deux dernières catégories sont couvertes par la directive-cadre 92/61/CEE du 30 juin 1992 – JO L 225 du 10.8.1992, p. 72.

<sup>2</sup> Les tracteurs agricoles sont couverts par la directive-cadre 74/150/CEE du 4 mars 1974 - JO L 84 du 28.3.1974, p. 10.

<sup>3</sup> Véhicules utilitaires légers (jusqu'à 3,5 tonnes), camions, remorques, semi-remorques, autobus et autocars.

<sup>4</sup> Accord concernant l'établissement de règlements techniques mondiaux applicables aux véhicules à roues ainsi qu'aux équipements et pièces qui peuvent être montés et/ou utilisés sur les véhicules à roues du 25.6.1998.

être opérationnelle dès 2007. Il convient de noter que la réception communautaire est obligatoire pour les voitures particulières depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1998 et pour les motocyclettes et vélomoteurs depuis le 17 juin 1999.

Outre tous les aspects techniques précités, la proposition de directive vise à établir les dispositions nécessaires concernant l'introduction d'une nouvelle démarche «par paliers» en matière de travail réglementaire. Si cette démarche est introduite, on peut penser que l'adoption de textes législatifs très complexes serait facilitée. De récentes expériences ont de fait montré que l'inclusion de dispositions techniques poussées et détaillées parallèlement aux éléments essentiels dans une directive unique risque de ralentir les procédures d'adoption.

En conséquence, tandis qu'il appartient au Parlement européen et au Conseil de décider des exigences essentielles d'un acte réglementaire, il est proposé que la Commission, assistée par un comité de réglementation<sup>5</sup>, soit chargée d'établir les dispositions techniques détaillées et les mesures pratiques de mise en œuvre.

### **Rappel du contexte historique :**

Depuis les années 1920, à l'époque où le secteur automobile a commencé à s'industrialiser, les pouvoirs publics ont adopté des règlements nationaux établissant des normes de construction des véhicules à moteur, visant essentiellement les aspects de la sécurité d'utilisation et de la signalisation – avertisseurs acoustiques, éclairage, etc.

La plupart des grandes nations industrialisées possédaient déjà à cette époque une industrie qui était largement capable de répondre aux besoins locaux. Étant donné les idées protectionnistes alors en vogue, il n'y avait aucun avantage évident à établir des normes communes; au contraire, tout l'objet des normes était de servir des intérêts économiques nationaux. À la fin de la Deuxième guerre mondiale, la destruction des moyens de production a provoqué une ouverture des marchés. Le manque d'harmonisation dans le domaine des normes de construction devait inévitablement créer des obstacles techniques à l'importation de véhicules<sup>6</sup>. Cette situation a duré jusqu'à la fin des années 1960.

En 1958, à Genève, les pays fondateurs de la Communauté économique européenne furent parmi les premiers à conclure le premier accord international visant à mettre au point des règles internationales pour la réception de certains composants destinés au secteur des véhicules à moteur<sup>7</sup>. Le principe de la reconnaissance mutuelle des marques de réception apposées sur les composants, des fiches de réception délivrées par les gouvernements et de l'inspection par des laboratoires d'essais indépendants a été considéré par les parties contractantes comme la meilleure garantie du respect des obligations contractuelles. Depuis, cet accord a donné lieu à plus de 100 règlements CEE/NU (Commission économique pour l'Europe des Nations unies), qui ont permis des progrès spectaculaires dans le secteur des véhicules à moteur.

Sur leur lancée, les six membres fondateurs de la Communauté économique européenne se sont donné pour but d'éliminer progressivement tous les obstacles techniques aux échanges entre États membres, en mettant au point une démarche reposant sur les travaux faits à Genève et en se concentrant sur les véhicules à moteur au lieu de leurs composants, le principal objectif étant de renforcer la sécurité d'utilisation des véhicules et de protéger les occupants de ces véhicules en cas de collision, tout en respectant l'environnement.

Le cadre juridique approprié a été adopté en février 1970 sous la forme de la directive 70/156/CEE du Conseil, qui a permis de mettre en place les instruments juridiques essentiels pour définir les réglementations appropriées. Deux directives particulières ont été publiées dans le cadre de ce processus: la directive concernant le niveau sonore admissible des véhicules à

---

<sup>5</sup> Conformément aux articles 5 et 8 de la décision 1999/468/CE du Conseil, JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

<sup>6</sup> De nombreux exemples illustrent cette situation.

<sup>7</sup> Accord concernant l'adoption de conditions uniformes d'homologation et la reconnaissance réciproque de l'homologation des équipements et pièces de véhicules à moteur du 20.3.1958.

moteur<sup>8</sup> et la directive sur les mesures à prendre contre la pollution de l'air par les gaz provenant des véhicules à moteur<sup>9</sup>.

Plus de 50 directives ont été adoptées par la suite dans le cadre de ce processus.

Au départ, la législation ne prévoyait qu'une mise en œuvre facultative de la réglementation communautaire, situation qui devait persister jusqu'en 1992, date à laquelle la Commission a décidé d'adopter une politique consistant à remplacer la réglementation nationale par des règles communautaires contraignantes. Le secteur des voitures particulières fut le premier à être abordé. Les États membres ont immédiatement souscrit à cette idée en y voyant un moyen plus efficace de réduire le nombre sans cesse croissant de victimes de la route.

Ainsi, la directive 92/53/CE du Conseil du 18 juin 1992<sup>10</sup> a fondamentalement modifié la directive 70/156/CEE en introduisant une réception communautaire obligatoire pour les voitures particulières à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1996 pour les nouveaux types de véhicules mis sur le marché, et à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1998 pour les voitures particulières couvertes par l'ancienne procédure nationale de réception.

La directive 98/14/CE de la Commission du 6 février 1998<sup>11</sup> a introduit des dispositions techniques spécifiques pour la réception de types particuliers de voitures particulières; elle a aussi permis de consolider l'ensemble de l'information technique essentielle pour la réception sur un seul document informatisé, plus facile à utiliser et convenant à la fois aux constructeurs et aux autorités administratives.

Enfin, la directive 2001/116/CE de la Commission du 20 décembre 2001<sup>12</sup>, qui consacre la première étape de la refonte, a mis en place les dispositions techniques nécessaires pour mettre en œuvre dans la pratique la réception des véhicules utilitaires.

Comme indiqué dans le préambule, la présente proposition de directive du Parlement européen et du Conseil abrogera la directive 70/156/CEE. Il en résultera un texte plus cohérent, mieux structuré, qui servira beaucoup mieux les constructeurs, les États membres et les pays candidats.

## **Propositions concernant les articles 28 et 29 :**

### ⑤ Article 28 ⚡

#### ⑤ Véhicules, systèmes, composants ou entités techniques conformes à la présente directive ⚡

~~⚡~~ ⑤ 1. ⚡ Si un État membre établit que ~~des~~ ⑤ de nouveaux ⚡ véhicules, ⑤ systèmes, ⚡ ~~des~~ composants ou ~~des~~ entités techniques ~~d'un type particulier~~ compromettent gravement la sécurité routière, ~~bien qu'ils soient accompagnés d'un certificat de conformité en cours de validité ou soient marqués d'une façon adéquate~~ ⚡ ou nuisent fortement à l'environnement, ou à la santé publique dans le contexte de la prévention des déchets produits par les véhicules ⑩ ⑤, bien qu'ils respectent les exigences applicables ou soient marqués d'une façon adéquate ⚡, ⑤ cet État membre ⚡ ~~il~~ peut, pendant six mois au maximum, refuser d'immatriculer de tels véhicules ou ⑤ d'autoriser ⚡ ~~interdire~~ la vente ou la mise en service sur son territoire de tels véhicules, composants ou entités techniques. ~~Il~~ ⑤ Dans de tels cas, l'État membre concerné ⚡ en informe immédiatement ⚡ le constructeur, ⑩ les autres États membres et la Commission, en motivant sa décision.

⑤ 2. ⚡ Si l'État membre qui a procédé à la réception ⑤ CE ⚡ conteste les risques allégués pour la sécurité routière ⚡ la santé publique ou l'environnement ⑩ dont il a reçu notification ⑤ en application du paragraphe 1 ⚡, les États membres intéressés s'emploient à régler le différend. La Commission est

<sup>8</sup> Directive 70/157/CEE, JO L 42 du 23.2.1970, p. 16.

<sup>9</sup> Directive 70/220/CEE, JO L 76 du 6.4.1970, p. 1.

<sup>10</sup> JO L 225 du 10.8.1992, p. 1

<sup>11</sup> JO L 91 du 25.3.1998, p. 1

<sup>12</sup> JO L 18 du 21.1.2002, p. 1.

tenue informée et procède, en tant que de besoin, aux consultations nécessaires pour aboutir à une solution.

## Article 4 29

### 5 Véhicules, systèmes, composants ou entités techniques non conformes Non-conformité au type réceptionné

1. ~~Il y a non-conformité au type réceptionné lorsqu'on constate, par rapport à la fiche de réception et/ou au dossier de réception, des divergences qui n'ont pas été autorisées, en vertu de l'article 5 paragraphe 3 ou paragraphe 4, par l'État membre ayant procédé à la réception. Un véhicule ne peut être considéré comme non conforme au type réceptionné lorsque les tolérances prévues par des directives particulières sont respectées.~~

~~2. Si un État membre ayant procédé à une la réception CE constate que des nouveaux véhicules, systèmes, des composants ou des entités techniques accompagnés d'un certificat de conformité ou portant une marque de réception ne sont pas conformes au type qu'il a réceptionné, il prend les mesures nécessaires, y compris le retrait de la réception, pour faire en sorte que les véhicules, systèmes, composants ou entités techniques produits redeviennent soient mis en conformité avec le conformes au type réceptionné. Les autorités compétentes en matière de réception de cet État membre notifient les mesures prises à leurs homologues des autres États membres, qui peuvent aller jusqu'au retrait de la réception.~~

2. Aux fins de l'application du paragraphe 1, des divergences par rapport aux informations figurant sur la fiche de réception CE ou dans le dossier de réception sont considérées comme une non-conformité au type réceptionné.

Un véhicule ne peut être considéré comme non conforme au type réceptionné lorsque des tolérances sont prévues dans les directives particulières ou les règlements CEE/NU correspondants et que ces tolérances sont respectées.

3. Si un État membre établit que des nouveaux véhicules, des composants ou des entités techniques accompagnés d'un certificat de conformité ou portant une marque de réception ne sont pas conformes au type réceptionné, il peut demander à l'État membre ayant procédé à la réception CE de vérifier si les véhicules, systèmes, composants ou entités techniques produits sont continuent d'être conformes au type réceptionné. Après réception d'une demande en ce sens, l'État membre concerné prend les mesures qui s'imposent. Cette vérification doit être effectuée le plus tôt possible et, en tout état de cause, dans les six mois suivant la date de la demande.

~~Dans le cas:~~ Les autorités compétentes pour la en matière de réception du véhicule demandent à l'État membre ayant octroyé la réception d'un du système, d'un du composant, d'une de l' entité technique ou d'un du véhicule incomplet de prendre les mesures nécessaires pour faire en sorte que les véhicules produits redeviennent soient mis en conformité avec le conformes au type réceptionné dans les cas suivants:

a) d'une réception CE par type de véhicule, lorsque la non-conformité d'un véhicule découle est exclusivement imputable à de la non-conformité d'un système, d'un composant ou d'une entité technique ; ou dans le cas

b) d'une réception par type multiétape, lorsque la non-conformité d'un véhicule complété découle est exclusivement imputable à de la non-conformité d'un système, d'un composant ou d'une entité technique faisant partie intégrante du véhicule incomplet, ou du véhicule incomplet lui-même.;

Après réception d'une demande en ce sens, l'État membre concerné prend les mesures qui s'imposent. Ces mesures doivent être prises le plus tôt possible et, en tout état de cause, dans les six mois suivant la date de la demande, le cas échéant, en coopération avec l'État membre qui a formulé la demande. Lorsqu'une non-conformité est établie, les autorités compétentes en matière de réception de l'État membre ayant réceptionné le procédé à la réception CE du système, le du composant

ou ⑤ de ƒ l'entité technique, ou le ⑤ du ƒ véhicule incomplet en question prennent les mesures visées au paragraphe 2 ⑤ 1 ƒ .

5. Les autorités compétentes en matière de réception ~~des États membres~~ s'informent mutuellement, dans un délai ~~d'un mois~~ ⑧ de vingt jours ouvrables ⑩, du retrait d'une réception ⑤ CE ƒ et des motifs justifiant cette mesure.

6. Si l'État membre, qui a procédé à la réception ⑤ CE ƒ, conteste le défaut de conformité dont il a été informé, les États membres intéressés s'emploient à régler le différend. La Commission est tenue informée et procède, en tant que de besoin, aux consultations appropriées en vue d'aboutir à une solution.