



Bruxelles, le 29.5.2013
COM(2013) 307 final

2013/0159 (NLE)

Proposition de

DÉCISION DU CONSEIL

**relative à l'application du règlement n° 41 de la Commission économique pour l'Europe
des Nations unies concernant l'adoption de prescriptions uniformes relatives à
l'homologation des motocycles en ce qui concerne le bruit**

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

- **Motivation et objectifs de la proposition**

Au niveau international, la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (CEE-ONU) élabore des prescriptions harmonisées 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 et/ou utilisés sur un véhicule à roues, ainsi que les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions (Accord de 1958 révisé)¹ et d'assurer que lesdits véhicules offrent un niveau élevé de protection de la santé, de la sécurité et de l'environnement.

Le règlement n° 41 de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies concernant l'adoption de prescriptions uniformes relatives à l'homologation des motocycles en ce qui concerne le bruit² («règlement n° 41 de la CEE-ONU») a récemment été porté 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 ce règlement de la CEE-ONU. L'objectif de ce règlement 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, l'annexe I de la directive 2002/24/CE du Parlement européen et du Conseil relative à la réception des véhicules à moteur à deux ou trois roues³, se référant au chapitre 9 de l'annexe I de la directive 97/24/CE relative à certains éléments ou caractéristiques des véhicules à moteur à deux ou trois roues⁴, organise la réception par type des véhicules à moteur à deux ou trois roues selon les procédures de mesure et les valeurs limites des niveaux sonores indiquées à l'annexe I.

À présent que la révision 4 du règlement n° 41 de la CEE-ONU a été établie, il convient que l'Union applique ledit règlement.

La présente décision du Conseil autorisera la Commission, au nom de l'Union européenne, à notifier l'application du règlement n° 41 de la CEE-ONU.

- **Contexte général**

Le chapitre 9 de l'annexe I de la directive 97/24/CE énonce les prescriptions de base relatives à certains éléments ou caractéristiques des véhicules à moteur à deux ou trois roues en vue de leur réception par type. Il a été jugé nécessaire de définir des procédures d'essai spécifiques pour le niveau sonore et des prescriptions pour cette réception par type au niveau de l'UE.

¹ JO L 346 du 17.12.1997, p. 78.

² Documents /TRANS/WP.29/2011/62 de la CEE-ONU et JO L 317 du 14.11.2012, p. 1.

³ JO L 124 du 9.5.2002, p. 1.

⁴ JO L 226 du 18.8.1997, p. 1.

Il est à présent envisagé que l'Union européenne applique le règlement n° 41 de la CEE-ONU afin d'avoir des prescriptions harmonisées communes au niveau international, ce qui facilitera le commerce international et qui remplacera les prescriptions existantes en matière de réception figurant au chapitre 9 de l'annexe I de la directive 97/24/CE. Cela permettra aux sociétés européennes de suivre un ensemble de prescriptions reconnues au niveau mondial, c'est-à-dire dans les pays/parties contractantes de l'Accord de 1958 révisé de la CEE-ONU.

- **Dispositions en vigueur dans le domaine de la proposition**

Le chapitre 9 de l'annexe I de la directive 97/24/CE contient des prescriptions pour la réception par type des véhicules à moteur à deux ou trois roues (catégorie L) en ce qui concerne leur niveau sonore admissible et leur système d'échappement.

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

La proposition est conforme aux objectifs des directives 2002/24/CE et 97/24/CE et donc cohérente avec les objectifs de l'UE en matière de santé, de sécurité et de protection de l'environnement et avec l'objectif de progresser dans l'harmonisation internationale de la législation relative aux motocycles.

De plus, la proposition est conforme à la décision 97/836/CE du Conseil concernant l'application par la Communauté européenne de l'Accord de 1958 révisé.

2. RÉSULTATS DES CONSULTATIONS AVEC LES PARTIES INTÉRESSÉES ET ÉTUDES D'IMPACT

- **Consultation des parties intéressées**

Au cours de l'élaboration de la proposition, la Commission européenne a consulté les parties prenantes et leurs organisations. L'approche envisagée en ce qui concerne les émissions de bruit des véhicules a fait l'objet d'une consultation générale dans le cadre du processus «CARS 21» réunissant les États membres, les constructeurs (représentants aux niveaux national et européen et sociétés individuelles), les fabricants de pièces, les organisations du secteur des transports et des représentants des utilisateurs. L'approche proposée en ce qui concerne l'application du règlement n° 41 de la CEE-ONU sera également présentée au comité technique – Véhicules à moteur (CT-VM), ainsi qu'à la réunion du groupe de travail Motocycles.

- **Analyse d'impact**

L'application du règlement n° 41 de la CEE-ONU n'entraîne pas de révision des limites et/ou seuils d'émission de bruit, actuellement fixés dans la directive 97/24/CE. De plus, les méthodes d'essai exposées dans le règlement n° 41 de la CEE-ONU sont équivalentes, dans leur portée et leur approche scientifique, à celles prévues dans la directive 97/24/CE. 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 émissions de bruit que des limites et seuils d'émission de bruit concernés.

Dans le cadre du projet de proposition de règlement (UE) n° .../2012 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, une analyse coût-bénéfice concernant le bruit et la modification des véhicules de catégorie L (véhicules à deux et trois roues) a été effectuée⁶ et a mis en évidence la détérioration de l'émission de bruit des véhicules de catégorie L due à des manipulations. À cet égard, le règlement n° 41 de la CEE-ONU, outre son équivalence avec les méthodes d'essai et les valeurs limites d'émission de bruit de l'UE, introduit des éléments et mesures visant à empêcher les manipulations, qui sont donc parfaitement cohérents avec l'initiative législative en cours pour les véhicules de catégorie L.

3. ÉLÉMENTS JURIDIQUES DE LA PROPOSITION

• Résumé de l'action proposée

La proposition permettra à l'Union d'appliquer le règlement n° 41 de la CEE-ONU sur les émissions de bruit des motocycles et de remplacer les prescriptions d'essai régionales de l'UE par des procédures d'essai et des prescriptions harmonisées au niveau mondial.

• Base juridique

Compte tenu de l'objet et du contenu de la décision du Conseil, les bases juridiques sont l'article 114, paragraphe 1, et l'article 207, paragraphe 4, du TFUE. La procédure à suivre pour l'adoption de la décision du Conseil est celle indiquée à l'article 3, paragraphe 3, de la décision 97/836/CE du Conseil.

• Principe de subsidiarité

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 la CEE-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 en termes d'économies d'échelle: les produits peuvent être conçus pour l'ensemble du marché de l'Union et même international, au lieu de devoir être adaptés pour obtenir la réception par type nationale dans chaque État membre individuellement.

La proposition satisfait donc au principe de subsidiarité.

• Principe de 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 les objectifs d'assurer le bon fonctionnement du marché intérieur tout en offrant un niveau élevé de sécurité publique et de protection de l'environnement.

⁵ COM(2010) 542 final.

⁶ Rapport en attente de révision et d'adoption par la Commission.

- **Choix de l'instrument**

Instrument proposé: décision du Conseil.

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

4. INCIDENCE BUDGÉTAIRE

La proposition n'a pas d'incidence sur le budget de l'Union.

5. ÉLÉMENTS OPTIONNELS

- **Espace économique européen**

L'acte proposé concerne une matière présentant de l'intérêt pour l'EEE et il convient donc de l'étendre à l'Espace économique européen.

Proposition de

DÉCISION DU CONSEIL

relative à l'application du règlement n° 41 de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies concernant l'adoption de prescriptions uniformes relatives à l'homologation des motocycles en ce qui concerne le bruit

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 114, paragraphe 1, et son article 207, paragraphe 4,

vu la proposition de la Commission européenne,

vu l'approbation du Parlement européen⁷,

considérant ce qui suit:

- (1) Par la décision 97/836/CE du Conseil du 27 novembre 1997, 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 prescriptions («Accord de 1958 révisé»)⁸.
- (2) Les prescriptions harmonisées du règlement n° 41 de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (CEE-ONU) concernant l'adoption de prescriptions uniformes relatives à l'homologation des motocycles en ce qui concerne le bruit⁹ («règlement n° 41 de la CEE-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 et d'assurer que lesdits véhicules offrent un niveau élevé de sécurité et de protection.
- (3) La directive 2002/24/CE du Parlement européen et du Conseil du 18 mars 2002 relative à la réception des véhicules à moteur à deux ou trois roues et abrogeant la directive

⁷ Approbation du ...

⁸ JO L 346 du 17.12.1997, p. 78.

⁹ JO L 317 du 14.11.2012, p. 1.

92/61/CEE du Conseil¹⁰ et la directive 97/24/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 1997 relative à certains éléments ou caractéristiques des véhicules à moteur à deux ou trois roues¹¹ et ses mesures d'exécution régissent les niveaux sonores admissibles, les systèmes d'échappement et les procédures d'essai des véhicules à moteur à deux ou trois roues.

- (4) Le chapitre 9 de l'annexe I de la directive 97/24/CE contient des prescriptions pour la réception par type des véhicules de catégorie L en ce qui concerne leur niveau sonore admissible et leur système d'échappement.

Les véhicules de catégorie L sont la famille des véhicules légers tels que les vélos à assistance électrique, les cyclomoteurs à deux ou trois roues, les motocycles avec ou sans side-car, les tricycles et les quadricycles.

- (5) À la date de son adhésion à l'Accord de 1958 révisé, l'Union a adhéré à un nombre limité de règlements de la CEE-ONU énumérés à l'annexe II de la décision 97/836/CE; le règlement n° 41 de la CEE-ONU ne faisait pas partie de la liste.
- (6) Comme prévu à 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'adhérer à un, à plusieurs ou à l'ensemble des règlements de la CEE-ONU auxquels elle n'a pas adhéré au moment de son adhésion à l'Accord de 1958 révisé. Il appartient au Conseil d'adopter la décision, après avoir reçu l'approbation du Parlement européen.
- (7) Il est à présent approprié que l'Union européenne applique le règlement n° 41 de la CEE-ONU afin d'avoir des prescriptions harmonisées communes au niveau international, ce qui facilitera le commerce international et qui remplacera les prescriptions existantes en matière de réception figurant au chapitre 9 de l'annexe I de la directive 97/24/CE. Cela permettra aux sociétés européennes de suivre un ensemble de prescriptions reconnues au niveau mondial, notamment dans les pays/parties contractantes de l'Accord de 1958 révisé de la CEE-ONU,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

L'Union européenne applique le règlement n° 41 de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies concernant l'adoption de prescriptions uniformes relatives à l'homologation des motocycles en ce qui concerne le bruit.

¹⁰ JO L 124 du 9.5.2002, p. 1.

¹¹ JO L 226 du 18.8.1997, p. 1.

Article 2

La présente décision entre en vigueur le jour de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Article 3

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

Fait à Bruxelles, le

Par le Conseil
Le président