



Bruxelles, le 21.2.2014  
COM(2014) 107 final

2011/0409 (COD)

**COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN**

**conformément à l'article 294, paragraphe 6, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne**

**concernant la**

**position du Conseil sur l'adoption d'un règlement du Parlement européen et du Conseil relatif au niveau sonore des véhicules à moteur**

## **COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN**

**conformément à l'article 294, paragraphe 6, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne**

**concernant la**

**position du Conseil sur l'adoption d'un règlement du Parlement européen et du Conseil relatif au niveau sonore des véhicules à moteur**

### **1. CONTEXTE**

Date de transmission de la proposition au Parlement européen et au Conseil (document COM(2011)856 final –2011/0409 (COD): 9 décembre 2011.

Date de l'avis du Comité économique et social européen: 25 avril 2012.

Date de l'avis du Parlement européen en première lecture: 6 février 2013.

Date d'adoption de la position du Conseil: 20 février 2014.

### **2. OBJET DE LA PROPOSITION DE LA COMMISSION**

La proposition de la Commission vise à réduire les valeurs limites de bruit en deux étapes de 2 dB(A) chacune pour les voitures particulières, les camionnettes, les autobus et les autocars. En ce qui concerne les camions, la réduction serait de 1 dB(A) lors de la première étape et de 2 dB(A) lors de la deuxième étape. La première étape s'appliquerait deux ans après la publication du texte au Journal officiel et la deuxième étape devrait intervenir 5/7 ans après la publication.

De plus, une nouvelle méthode d'essai plus représentative du trafic urbain et internationalement reconnue dans le cadre de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (CEE-ONU) serait introduite.

Enfin, il est proposé que les véhicules électriques et hybrides soient équipés en option de dispositifs générateurs de son (appelés «AVAS»), qui rendraient ces véhicules plus perceptibles pour les piétons et les cyclistes.

Les limites d'émission de bruit n'ont pas changé depuis 1996, en dépit de l'augmentation du trafic. La proposition de la Commission réduira significativement les niveaux de bruit ambiant et le nombre des personnes fortement gênées devrait diminuer de 25 %.

### **3. COMMENTAIRES SUR LA POSITION DU CONSEIL**

#### **3.1. Commentaires généraux**

La Commission se félicite de l'accord politique sur un texte de compromis conclu le 9 décembre 2013 par le Conseil et la commission ENVI du Parlement. L'adoption de la position du Conseil en première lecture devrait à présent permettre l'adoption finale du texte au cours de la législature actuelle. Il est important que la nouvelle méthode d'essai, qui est plus représentative et internationalement reconnue, soit appliquée dès que possible. De plus,

en ce qui concerne les limites de bruit, il est important pour l'industrie de disposer d'un objectif à long terme et stable, de sorte qu'elle puisse adapter ses véhicules à la nouvelle législation.

### **3.2. Commentaires sur les amendements adoptés par le Parlement européen**

#### *3.2.1. Amendements du Parlement européen qui sont inclus intégralement, en partie ou en principe dans la position du Conseil en première lecture*

La position du Conseil en première lecture englobe la grande majorité des amendements introduits par le Parlement européen, en particulier, la plupart des considérants supplémentaires proposés par le Parlement européen, l'alignement de la procédure d'essai sur celle élaborée dans le cadre de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies, l'inclusion d'une nouvelle piste d'essai et une nouvelle classification des véhicules.

En ce qui concerne les valeurs limites, la position du Conseil est très proche de la proposition initiale de la Commission pour ce qui est des limites finales, mais avec une application différée. Elle peut également être vue, pour la plupart des catégories de véhicules, comme une étape consécutive à l'étape finale proposée par le Parlement européen dans sa position en première lecture. Elle peut être acceptée par la Commission en tant que compromis.

Le Conseil a accepté l'amendement proposé par le Parlement concernant l'affichage du niveau sonore des véhicules par les concessionnaires. Toutefois, le Conseil a choisi de ne pas rendre cette mesure obligatoire avant que la Commission ait mené une étude d'incidence sur une telle prescription obligatoire. Cette question ne faisait pas partie de la proposition initiale de la Commission mais peut être acceptée en tant qu'élément du paquet.

Le Conseil a approuvé l'amendement du Parlement européen demandant le montage obligatoire sur les véhicules électriques et hybrides d'un système d'avertissement acoustique (appelé «AVAS»). Il convient de rappeler que la proposition initiale de la Commission ne mentionnait qu'un montage facultatif. La Commission peut accepter l'amendement du Conseil dans la mesure où il prévoit également un délai d'introduction de 3/5 ans qui permettra l'élaboration de prescriptions techniques plus détaillées pour l'homologation de tels systèmes et donnera à l'industrie du temps pour adapter ses produits à ces nouvelles exigences.

L'amendement du Parlement européen introduisant une référence au règlement (CE) n° 765/2008 du Parlement européen et du Conseil du 9 juillet 2008 fixant les prescriptions relatives à l'accréditation et à la surveillance du marché pour la commercialisation des produits<sup>1</sup> a été intégré en tant que considérant par la position du Conseil. Cela peut également être accepté par la Commission.

Les clarifications apportées à la formulation du texte de la Commission par le Conseil et le Parlement peuvent également être acceptées.

#### *3.2.2. Amendements du Parlement européens non inclus dans la position du Conseil en première lecture*

Le Conseil a estimé que l'amendement du Parlement européen demandant que la Commission étudie la possibilité d'introduire un système de classification des routes en fonction de leur comportement au bruit de roulement n'était pas approprié dans un article d'un règlement traitant des véhicules à moteur. Toutefois, le Conseil a reconnu qu'une approche intégrée du bruit devrait être suivie et que les cartes de bruit selon la directive 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement<sup>2</sup> pourraient servir de base à des

<sup>1</sup> JO L 218 du 13.8.2008, p. 30.

<sup>2</sup> JO L 189 du 18.7.2002, p. 12.

travaux futurs de recherche sur la classification des revêtements routiers. Ceci est accepté par la Commission.

En ce qui concerne les actes délégués, le Conseil n'a pu accepter ni une habilitation illimitée de la Commission pour la mise à jour des éléments non essentiels des annexes (propositions de la Commission), ni un renouvellement tacite de l'habilitation (proposition du Parlement). Par rapport à la proposition du Parlement européen, le Conseil a également restreint le nombre d'annexes qui peuvent être modifiées par la Commission. La Commission regrette cette décision d'un point de vue pratique (procédure législative ordinaire nécessaire après cinq ans, même pour de petits changements dans les annexes) mais peut l'accepter en tant qu'élément du compromis final entre les colégislateurs.

### **3.3. Nouvelles dispositions introduites par le Conseil et la position de la Commission**

Le Conseil a introduit un certain nombre d'amendements techniques, en particulier pour faire clairement le lien entre ce nouveau règlement et la directive-cadre 2007/46/CE établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules<sup>3</sup>. Ceci peut être accepté.

Le Conseil a également introduit des prescriptions supplémentaires pour faciliter les contrôles techniques et les contrôles routiers des véhicules hybrides. Cela peut également être accepté.

## **4. CONCLUSION**

Bien qu'elle regrette, pour des raisons pratiques, la décision du Conseil restreignant la délégation à la Commission à un nombre limité d'annexes et une période fixe de cinq ans, la Commission comprend que la seule manière de permettre que la procédure se poursuive est de ne pas s'y opposer.

Le Conseil a agi à la majorité qualifiée.

En conclusion, la Commission accepte, dans un esprit de compromis, la position adoptée par le Conseil.

---

<sup>3</sup> JO L 263 du 9.10.2007, p. 1.