



Bruxelles, le 27.1.2016  
SWD(2016) 10 final

**DOCUMENT DE TRAVAIL DES SERVICES DE LA COMMISSION**

**RÉSUMÉ DE L'ANALYSE D'IMPACT**

*accompagnant le document:*

**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**

{COM(2016) 31 final}  
{SWD(2016) 9 final}

## Résumé de l'analyse d'impact

Impact de la crise des émissions VW sur la révision du cadre de la réception par type des véhicules à moteur

### A. Nécessité d'agir

#### Pourquoi? Quel est le problème abordé?

La **crise des émissions VW** appelle une réévaluation approfondie de l'actuel système de réception par type des véhicules à moteur afin de **remédier aux faiblesses réglementaires qui n'ont pas permis de détecter cette violation à grande échelle** des prescriptions en matière de réception par type concernant les émissions polluantes. Le fait que cela ait pu se produire **mine la crédibilité du système de réception par type**. L'ampleur et le caractère manifeste de cette violation sont la preuve que les responsables avaient très bon espoir que la tromperie ne serait pas détectée. Celle-ci a fait **voler en éclats la foi dans le principe de confiance mutuelle** sur la base duquel la législation relative au marché intérieur des véhicules à moteur a été mise en place. Une modification fondamentale du système de réception par type est nécessaire pour résoudre ce problème de crédibilité et rétablir la confiance de la société et l'égalité des conditions de concurrence dans le marché intérieur.

**Les principaux facteurs sous-jacents de ce problème sont l'absence de supervision des acteurs responsables du bon fonctionnement du mécanisme de contrôle ex ante de la conformité (réception par type) et l'absence d'un mécanisme efficace de contrôle ex post (surveillance du marché).**

#### Quel objectif cette initiative est-elle censée atteindre?

Cette initiative devrait:

- ✓ **modifier de façon substantielle la manière dont les véhicules à moteur et les produits connexes feront l'objet d'une vérification de leur conformité aux prescriptions en matière de sécurité et de protection de l'environnement;**
- ✓ garantir la détection rapide et la prévention des problèmes de non-conformité;
- ✓ **minimiser le risque que des produits automobiles non conformes puissent être mis ou rester sur le marché de l'UE;**
- ✓ **créer des moyens de dissuasion suffisamment forts pour dissuader les acteurs concernés d'ignorer, de contourner et d'enfreindre les règles du jeu.**

#### Quelle est la valeur ajoutée de l'action au niveau de l'UE?

Les États membres sont responsables de la mise en œuvre et de l'application de la législation relative aux produits automobiles sur leur territoire, mais la portée et l'ampleur de la crise VW a démontré que des mesures prises individuellement par les États membres au niveau national n'étaient pas suffisantes pour détecter et prévenir de graves problèmes de non-conformité dans le marché intérieur. Il existe un **besoin justifié de surveillance à l'échelle de l'UE pour parvenir à une mise en œuvre harmonisée et coordonnée basée sur des critères communs appliqués de manière uniforme par les États membres. Cela est indispensable pour garantir des conditions de concurrence équitables dans l'ensemble de l'UE**. La crise VW a montré que si les États membres prennent séparément des mesures correctives au niveau national, cela entraîne le risque que les problèmes ne soient pas traités de manière uniforme dans l'ensemble de l'UE et créent des obstacles à la libre circulation des véhicules à moteur au sein du marché intérieur.

### B. Solutions

#### Quelles sont les options législatives et non législatives qui ont été envisagées? Y a-t-il une option privilégiée ou non? Pourquoi?

Déjà avant l'éclatement de la crise VW, la Commission travaillait sur des propositions visant à améliorer la législation relative à la réception par type des véhicules à moteur et avait **recensé les principaux domaines présentant un grand potentiel d'amélioration** afin de mieux s'attaquer au problème des produits automobiles dangereux et non conformes. L'évaluation des options stratégiques envisageables a abouti à la conclusion qu'une action réglementaire dans ces domaines serait la plus efficace. La réévaluation de ces options stratégiques à la lumière de la crise VW a mis en évidence la nécessité de renforcer l'efficacité en matière de détection et de prévention des problèmes de non-conformité. De plus, cette réévaluation a débouché sur l'identification d'une faiblesse importante du système de réception par type, à savoir **l'absence de contrôle** sur les acteurs responsables du **bon fonctionnement du mécanisme de contrôle ex ante de la conformité** (réception par type) et **l'absence d'un mécanisme efficace de contrôle ex post** (surveillance du marché).

**Principaux domaines identifiés pour l'amélioration de la législation en matière de réception par type (pré-crise VW)**

A: Traçabilité des produits et responsabilités des opérateurs économiques

B: Responsabilités et coopération des autorités chargées de faire appliquer la réglementation

C: Qualité des tâches de réception par type effectuées par les services techniques
D: Mesures de sauvegarde ex post et rappels
E: Procédures visant à assurer la conformité de la production
<b>Nouveaux domaines identifiés pour l'amélioration de la législation en matière de réception par type (post-crise VW)</b>
F: Surveillance et coordination de l'application des procédures en matière de réception par type et de surveillance du marché

### Qui est en faveur de quelle option?

Les options réglementaires pour les domaines A à E sont soutenues par la majorité des opérateurs économiques, des autorités nationales et des services techniques. L'introduction de la surveillance du marché envisagée pour le domaine F est soutenue par ces acteurs également. Au lendemain de la crise VW, la Commission a également été pressée de mettre en place une supervision et une coordination au niveau de l'UE pour garantir une mise en œuvre effective des obligations en matière de réception par type et de surveillance du marché. En particulier le Parlement européen et les ONG de protection de l'environnement et des consommateurs sont en faveur de cette option.

### C. Incidence des options privilégiées

#### Quels sont les avantages des options privilégiées (le cas échéant, sinon des options principales)?

La combinaison privilégiée d'options stratégiques réglementaires pour les principaux domaines tels qu'ils ont été évalués avant l'éclatement de la crise VW (mesures pré-VW) est jugée susceptible de réduire la valeur du marché des produits automobiles non conformes et dangereux de 656 millions d'EUR et de 12 milliards d'EUR par an, respectivement. La réévaluation à la lumière de la crise VW a abouti à l'identification de la nécessité de renforcer encore ces mesures pré-VW grâce à des actions complémentaires (mesures post-VW) afin d'accroître leur efficacité en termes de réduction de la valeur du marché des produits automobiles non conformes. Les avantages supplémentaires résultant des mesures post-VW dans le domaine F, prévoyant une meilleure supervision et une meilleure coordination au niveau de l'UE en ce qui concerne le respect des obligations relatives à la réception par type et à la surveillance du marché, devraient générer, selon les estimations, un bénéfice supplémentaire de 117 millions d'EUR par an (voir tableau récapitulatif ci-dessous).

Avantages en termes de réduction de la part des produits automobiles dangereux et non conformes sur le marché de l'UE (en millions d'euros/an)								
Réduction de ↓	Domaines →	A	B	C	D	E	F	Combinaison
<b>Produits non conformes</b>								
Mesures pré-VW		188	94	124	—	250	—	656
Mesures post-VW		—	47	62	—	125	117	351
Total mesures pré-VW + post-VW		188	141	186	—	375	117	<b>1007</b>
<b>Produits dangereux</b>								
Mesures pré-VW		1500	4500	3750	—	2250	—	<b>12000</b>
<b>Produits non conformes + dangereux</b>		1688	4641	3936	—	2625	117	<b>13007</b>

La combinaison des mesures pré-VW et post-VW réduirait également le nombre de véhicules à rappeler, ce qui entraînerait des économies de coûts supplémentaires estimées à environ 60 millions d'euros par an pour les opérateurs économiques et les autorités concernées, et réduirait les nuisances correspondantes pour les propriétaires des véhicules concernés.

#### Quels sont les coûts des options privilégiées (le cas échéant, sinon des options principales)?

Les coûts estimés des mesures pré-VW et post-VW et de leur combinaison sont résumés dans le tableau ci-dessous.

Synthèse des coûts estimés pour la mise en œuvre des mesures pré-VW et post-VW (en millions d'euros)			
	Pré-VW	Post-VW	Total
Coûts pour les constructeurs	90,0	10,0	100,0
Coûts de l'introduction de la surveillance du marché	10,0	182,0	192,0
Coûts pour les services techniques	3,0	9,0	12,0
Coûts de mise en œuvre et de contrôle de l'application par les États membres	28,0	—	28,0
Coûts de la supervision et de la coordination de l'UE	—	9,0	9,0
Estimation des coûts totaux de mise en œuvre des mesures pré-VW et post-VW	131,0	210,0	<b>341,0</b>

Note: les coûts estimés pour la mise en œuvre des mesures pré-VW et post-VW sont au moins d'un ordre de grandeur inférieurs aux bénéfices estimés.

**Comment les entreprises, les PME et les micro-entreprises seront-elles concernées?**

L'impact des mesures pré-VW sur les entreprises en termes de coûts de l'activité commerciale, de capacité à innover et de compétitivité internationale a été évalué de façon détaillée au moyen d'une étude de l'incidence sur la compétitivité. Il s'est avéré que les mesures envisagées pouvaient avoir relativement plus d'impact sur les branches du secteur dominées par les PME, telles que les constructeurs de certaines catégories de véhicules, les distributeurs de véhicules et de composants et également certains services techniques. Cependant, les incidences attendues ne sont pas importantes au point que des mesures d'atténuation spécifiques pour les PME seraient nécessaires. Les mesures post-VW ne devraient pas non plus avoir une incidence importante sur les PME.

**Y aura-t-il des incidences notables sur les administrations et les budgets nationaux?**

Comme on peut le constater dans la synthèse des coûts estimés, l'incidence sur les administrations et les budgets nationaux découle principalement des obligations renforcées de surveillance du marché et de contrôle de l'application.

**Y aura-t-il d'autres incidences notables?**

La deuxième incidence identifiée la plus importante touchera les opérateurs économiques, notamment les importateurs de pays tiers, qui devront désigner un représentant dans l'UE aux fins de la surveillance du marché. Il convient de noter qu'une obligation similaire existe déjà aux fins de la réception par type, pour laquelle les constructeurs de pays tiers doivent désigner un mandataire dans l'UE. Pour ces opérateurs économiques, le coût supplémentaire serait limité s'ils faisaient appel au même mandataire aux fins de la surveillance du marché.

**D. Suivi****Quand la stratégie sera-t-elle réexaminée?**

Le cadre de la réception par type a été profondément remanié en 2007 par la directive 2007/46/CE, puis par un exercice de simplification, en 2009, avec le règlement n° 661/2009 sur la sécurité générale. Un bilan de qualité sur ce cadre, réalisé en 2013, a montré qu'un réexamen raisonné de toutes les dispositions du cadre n'était pas possible en raison d'un certain nombre de dispositions transitoires qui ne sont pas encore entrées pleinement en vigueur et de l'absence d'expérience en ce qui concerne la mise en œuvre des nouvelles dispositions. La leçon à tirer de cette situation est que le prochain réexamen n'aura de sens que si un laps de temps suffisant est prévu pour l'acquisition de l'expérience nécessaire à la collecte de preuves pertinentes des effets positifs que les mesures envisagées vont générer (c'est-à-dire au moins 5 ans après leur entrée en vigueur).