

Avis du Comité économique et social européen sur la «Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil — Règlement (UE) n°.../2010 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»

COM(2010) 542 final — 2010/0271 (COD)

(2011/C 84/06)

Rapporteur: **M. RANOCCHIARI**

Conformément à l'article 114 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE), le Conseil et le Parlement européen ont décidé, respectivement le 5 novembre 2010 et le 19 octobre 2010, de consulter le Comité économique et social européen sur la

«Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil — Règlement (UE) n°.../2010 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»

COM(2010) 542 final — 2010/0271 (COD).

La section spécialisée «Marché unique, production et consommation», chargée de préparer les travaux du Comité en la matière, a adopté son avis le 17 décembre 2010.

Lors de sa 468^e session plénière des 19 et 20 janvier 2011 (séance du 19 janvier 2011), le Comité économique et social européen a adopté le présent avis à l'unanimité.

1. Conclusions et recommandations

1.1 La crise économique et financière qui a touché l'Europe en 2008 n'a pas épargné le secteur des motocycles. Sur la période s'étalant du dernier trimestre 2008 au dernier trimestre 2010, ce marché a chuté de 33 % dans l'UE, avec des répercussions négatives sur l'emploi.

1.2 En dépit de la situation actuelle, le CESE salue la proposition de règlement de la Commission européenne, qui aborde notamment deux questions sensibles, à savoir la sécurité routière et l'environnement, au sujet desquelles une initiative législative était attendue de longue date.

1.3 Les véhicules de catégorie «L»⁽¹⁾ exercent également une fonction sociale: ils fournissent un accès à la mobilité, contribuent à réduire la congestion dans les villes, et offrent des alternatives dans les zones rurales mal desservies par le réseau de transports publics.

1.4 Le CESE recommande dès lors que l'on veuille à limiter la hausse globale des coûts que les modifications proposées induiront pour le consommateur, en particulier en ce qui concerne les produits de petite taille axés sur la mobilité, afin d'éviter toute incidence négative supplémentaire sur le marché. Par conséquent, le CESE recommande que le règlement prévoit un délai approprié pour la mise en œuvre des mesures proposées

ainsi qu'une flexibilité accrue pour les solutions techniques à appliquer aux véhicules de plus petite taille, afin qu'ils restent abordables pour le consommateur.

2. Introduction

2.1 Le CESE se félicite de la proposition de la Commission européenne qui aborde différentes questions sur la réception par type et la surveillance du marché du secteur des motocycles. Cette proposition, attendue de longue date, permet au secteur des motocycles d'être au fait des exigences futures en matière de production de véhicules à deux ou trois roues et de quadricycles (véhicules de catégorie «L»).

2.2 Les normes environnementales actuellement en vigueur pour les véhicules de catégorie «L» datent de 2006⁽²⁾. La Commission européenne propose de poursuivre les avancées en introduisant progressivement de nouvelles phases Euro au cours de la décennie à venir. La proposition prévoit également des dispositions en matière de sécurité des véhicules, étant donné que l'amélioration de la sécurité routière pour les motocyclistes constitue un objectif stratégique de l'Union européenne pour la période 2011-2020⁽³⁾.

2.3 Comme mentionné dans un précédent avis du CESE⁽⁴⁾, le secteur des deux-roues motorisés revêt une importance considérable dans l'UE, tant du point de vue économique que de celui de l'emploi. Pour 90 %, la production européenne est réalisée par une centaine de petits et moyens constructeurs, qui

⁽¹⁾ La catégorie des véhicules «L» est composée des types de véhicules suivants: L1e cyclomoteurs, L2e cyclomoteurs à trois roues, L3e motocycles, L4e motocycles avec side-car, L5e tricycles, L6e quadricycles légers et L7e quadricycles lourds.

⁽²⁾ La directive 2002/51/CE a introduit la norme Euro 2 (depuis 2003) et Euro 3 (depuis 2006).

⁽³⁾ Orientations politiques en matière de sécurité routière, Commission européenne, 2010.

⁽⁴⁾ JO C 354, 28.12.2010, p. 30.

déploient leurs activités dans différents pays de l'UE (principalement l'Italie, le Royaume-Uni, l'Allemagne, la France, l'Espagne et l'Autriche, ainsi que la République tchèque, les Pays-Bas, le Portugal, la Slovaquie et la Suède), ainsi qu'en Norvège et en Suisse. Les 10 % restants de la production européenne sont répartis entre des petits ou très petits constructeurs. Il ressort du chiffre d'affaires moyen de 8 millions d'euros que le secteur comporte un nombre important de PME. En 2007, quelque 25 000 personnes étaient employées à la construction de motocycles, tandis que l'ensemble du secteur (y compris la fabrication des équipements, la distribution et l'entretien) fournissait environ 150 000 emplois.

2.4 Les constructeurs connaissent des réalités très différentes puisque certains opèrent à l'échelle mondiale dans l'ensemble des segments (motocycles à usages divers et de cylindrées différentes, scooters de diverses cylindrées, cyclomoteurs, tricycles et quadricycles) ou dans des segments très spécialisés, alors que d'autres exercent leurs activités à l'échelon national, voire local, sous une forme parfois proche de l'artisanat, compte tenu de la taille de leur entreprise et de leurs méthodes de production.

2.5 Déclenchée par la crise au dernier trimestre 2008, la chute de la demande a entraîné une série de conséquences négatives pour l'ensemble du secteur, qui ont eu de graves retombées sur les plans structurel et de l'emploi (la baisse de 31 % de la demande a provoqué une diminution de 35 % du chiffre d'affaires et des commandes et a eu des répercussions désastreuses sur l'emploi). Sur la période s'étalant du dernier trimestre 2008 au dernier trimestre 2010, le marché européen a chuté de 33 %. Cette chute de la demande a également entraîné une diminution du chiffre d'affaires et des commandes, avec des répercussions négatives sur l'emploi, aussi bien dans le secteur de la construction de motocycles (avant tout touché par une baisse du travail saisonnier, une réduction des heures de travail et des licenciements), que pour les fournisseurs en amont, les ventes en aval et les services d'entretien et de réparation (qui auraient perdu, selon les estimations, 25 % de leur main-d'œuvre entre 2007 et 2010) ⁽⁵⁾.

L'adoption de la proposition COM(2010) 542 de la Commission européenne s'inscrit dans ce contexte, que le CESE entend prendre en considération dans l'élaboration du présent avis.

3. Proposition de la Commission européenne

3.1 Le 4 octobre, la Commission européenne a adopté la proposition de règlement relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles. La proposition utilise «l'approche à deux niveaux»: le règlement cadre à l'examen, qui sera soumis à la procédure de codécision, suivi de quatre règlements de comitologie (actes délégués), d'ici 2012. Ces derniers concernent:

1. les exigences en matière de performances environnementales et de propulsion;
2. les exigences relatives à la sécurité fonctionnelle des véhicules et aux aspects connexes;
3. les exigences de production des véhicules;
4. un acte d'exécution sur les dispositions administratives.

L'intention de la Commission européenne est d'appliquer l'ensemble du paquet dès le 1^{er} janvier 2013.

3.2 Le CESE se félicite de cette approche législative, visant à améliorer progressivement les performances environnementales et à accroître les caractéristiques de sécurité des véhicules, ainsi qu'à simplifier la législation relative à la réception des véhicules de catégorie «L», en introduisant de nouvelles sous-catégories. Cette simplification entraînera l'abrogation de 13 directives et l'application des réglementations de la commission CEE-ONU ⁽⁶⁾, dans la mesure du possible. En outre, le CESE se félicite qu'une attention renouvelée soit accordée à la surveillance du marché, car elle est nécessaire pour garantir des conditions équitables et protéger le consommateur contre des produits non conformes, principalement en provenance d'Asie du Sud-est.

4. Observations générales

4.1 Le CESE évalue favorablement la proposition de la Commission européenne dans son ensemble, en particulier le calendrier progressif de mise en œuvre. Cependant, il estime nécessaire d'aborder certains aspects avec le Parlement européen et le Conseil afin d'atteindre une législation équilibrée dotée de mesures rentables, compte tenu, en particulier, des spécificités du secteur en question et de l'actuelle crise économique et financière.

4.2 De l'avis du CESE, il convient d'abord de se pencher sur le calendrier relatif à l'introduction des nouvelles caractéristiques des véhicules, qui doit offrir aux constructeurs un délai suffisant pour pouvoir mettre en œuvre les différentes dispositions, une fois tout le contenu de la réglementation et les actes délégués approuvés. Étant donné que les actes délégués devraient être finalisés au plus tôt à la fin de 2012, le CESE est d'avis que la période d'application pour l'ensemble du paquet devrait démarrer le 1^{er} janvier 2014, afin de laisser le temps nécessaire aux constructeurs et aux fournisseurs d'équipements. Ce délai est nécessaire afin que les constructeurs soient suffisamment au fait des nouvelles exigences et qu'ils élaborent, en coopération avec les équipementiers, des solutions adéquates permettant de satisfaire aux dispositions proposées.

⁽⁵⁾ Données pour l'Italie, ANCMA (Associazione Nazionale Ciclo Moto-ciclo e Accessori).

⁽⁶⁾ Commission économique des Nations unies pour l'Europe.

4.3 Les nouvelles exigences doivent être mises en œuvre au niveau de la production, à un coût raisonnable pour les consommateurs. Cet aspect est particulièrement important dans la situation économique actuelle. La hausse supplémentaire des coûts aux consommateurs résultant de l'application des différentes dispositions proposées dans le règlement en matière de normes environnementales et de sécurité devrait s'élever, selon les estimations⁽⁷⁾, de +5 % à +10 % pour les segments supérieurs du marché (motocycles de plus de 750 cm³) et jusqu'à +30 % pour les segments inférieurs du marché (motocycles de moins de 300 cm³). Cette augmentation de 30 % semble disproportionnée et risque de limiter l'attitude d'achat des consommateurs, entraînant un vieillissement de la flotte et, partant, des répercussions négatives sur l'environnement et la sécurité ainsi que sur l'industrie, l'emploi et la société. En matière de volumes, les motocycles utilisés pour les déplacements de courte et moyenne durée représentent plus de 80 % des immatriculations européennes. Il convient de noter que les véhicules de moins de 300 cm³ représentent deux tiers des immatriculations dans l'UE, et fournissent généralement une mobilité sociale et professionnelle aux habitants des villes.

4.4 Sur le plan environnemental, le CESE accueille favorablement le délai proposé par la Commission européenne pour l'introduction des nouvelles phases environnementales Euro. Toutefois, le CESE note que la technologie hybride semble avoir été quelque peu pénalisée, dans la mesure où elle a été alignée sur les valeurs limites de carburant diesel, alors que ces véhicules utilisent actuellement du carburant essence.

4.5 Sur le plan de la sécurité, le CESE approuve l'approche législative adoptée pour les systèmes de freinage avancés sur les motos, mais réitère⁽⁸⁾ la nécessité d'évaluer dûment la rentabilité des différents systèmes, selon les produits et leurs modalités d'utilisation. Le CESE est favorable à une approche neutre du point de vue technologique dans le domaine des systèmes de freinage avancés, afin d'offrir aux constructeurs la souplesse nécessaire et d'encourager l'innovation, dans l'intérêt du consommateur.

4.6 Si le CESE soutient les dates d'entrée en vigueur proposées pour les différentes dispositions relatives aux nouvelles réceptions par type, il semble qu'un délai supplémentaire soit nécessaire pour les véhicules immatriculés en vertu d'une réception existante, en raison des difficultés et des coûts supplémentaires liés à leur adaptation.

4.7 En outre, le CESE plaide pour que l'on accorde une importance accrue aux mesures contre la manipulation des véhicules dont les performances dynamiques sont limitées par la loi,

ainsi qu'aux dispositions relatives à la surveillance du marché, afin d'empêcher les véhicules ne respectant pas les dispositions liées à la réception d'entrer sur le marché de l'UE. Les États membres auront un rôle majeur à jouer en la matière, en menant des contrôles réguliers sur la flotte aux points de distribution.

5. Observations particulières

5.1 Selon l'article 2, paragraphe 2 g), «les véhicules conçus essentiellement pour une utilisation hors route et destinés à circuler sur des surfaces sans revêtement» sont exclus du champ d'application de la proposition de la Commission. Ceci pose un problème pour la production de véhicules trial et enduro, qui étaient jusqu'ici couverts par la législation sur la réception par type. Cela est également source d'incertitude en raison de l'interprétation subjective de l'exclusion d'autres véhicules particuliers. Le CESE est favorable au maintien des véhicules de type trial et enduro⁽⁹⁾ dans le champ d'application de la législation sur la réception par type, notamment pour éviter les conséquences négatives sur l'environnement, et demande des dispositions claires pour inclure les exemptions de systèmes de freinage avancés en raison de leurs conditions d'usage spécifiques.

5.2 Le CESE se félicite en outre de la suppression de la limite de puissance facultative à 74 kW, actuellement en vigueur dans un seul État membre de l'UE, laquelle va dans le sens des objectifs d'achèvement du marché intérieur de l'UE.

5.3 Le CESE met en doute la proportionnalité de la disposition qui requiert l'usage de systèmes de diagnostic embarqué sur les cyclomoteurs de type L1 et L2, du fait que les conséquences techniques liées à cette mesure ont un coût disproportionné par rapport au prix d'achat modéré des véhicules en question (environ 1 000 euros). Le CESE entend souligner le rôle social que jouent les cyclomoteurs en matière d'accès à la mobilité, à l'éducation et aux opportunités d'emploi. En effet, pour les jeunes et certaines franges de population, ces véhicules constituent la seule forme abordable de mobilité privée, dans les villes et en particulier dans les zones rurales où les alternatives de transport public sont limitées.

5.4 Le CESE note que les limites applicables aux «petites séries» ont été abaissées de 200 à 100 (L4e, L5Be, L6Be, L7Be), 50 (L5Ae) voire 20 véhicules (L1Ae, L1Be, L2e, L6Ae, L7Ae). Le CESE estime que ces limites sont trop basses et irréalistes pour les nombreuses PME actives dans ce secteur; par conséquent, le CESE propose de maintenir la limite actuelle de 200 véhicules, afin de permettre aux PME de se voir accorder des dérogations limitées en ce qui concerne les exigences de réception économiquement inaccessibles pour des entreprises de petite taille.

⁽⁷⁾ Source: Association des constructeurs européens de motocycles (ACEM). Voir http://circa.europa.eu/Public/irc/entreprise/automotive/library?l=mcwg_motorcycle/meeting_june_2009&vm=detailed&sb=Title

⁽⁸⁾ «Orientations stratégiques pour la sécurité routière jusqu'à 2020», CESE 1187/2010, septembre 2010.

⁽⁹⁾ Tels que défini à l'article 2, paragraphe 4, de la directive 2002/51/CE.

5.5 Le CESE est d'avis que la masse maximale admissible pour les quadricycles de catégorie L6e et L7e indiquée à l'annexe I est prématurée. Bien que la masse maximale n'ait pas changé, il est désormais fait référence à la masse en ordre de marche. Outre le fait qu'elle est plus stricte, cette mesure ne tient pas compte de l'impact du poids supplémentaire des nouvelles

exigences proposées à l'annexe II, en ce qui concerne notamment, mais pas exclusivement, les «dispositifs de protection avant et arrière». Les caractéristiques techniques de ces nouvelles exigences devant être établies par les actes délégués, le CESE estime qu'il conviendrait de définir une limite relative à la masse maximale en fonction des exigences techniques.

Bruxelles, le 19 janvier 2011.

Le président
du Comité économique et social européen
Staffan NILSSON
