Réception et surveillance du marché des véhicules agricoles et forestiers

2010/0212(COD) - 20/11/2012 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 651 voix pour, 13 contre et 15 abstentions, une résolution législative sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception des tracteurs agricoles ou forestiers.

Le Parlement a arrêté sa position en première lecture suivant la procédure législative ordinaire. Les amendements adoptés en plénière sont le résultat d'un compromis négocié entre le Parlement européen et le Conseil. Ils modifient la proposition comme suit:

Objet et champ d'application : le règlement amendé établit les exigences applicables à la surveillance du marché des véhicules, systèmes, composants et entités techniques qui sont soumis à réception par type. Le règlement établit également les exigences applicables à la **surveillance du marché** des pièces et équipements de ces véhicules. En particulier, le règlement s'appliquera aux véhicules suivants:

- les tracteurs (catégories T et C);
- les remorques (catégorie R); et
- les engins interchangeables tractés (catégorie S).

En ce qui concerne les véhicules suivants, le constructeur pourra décider d'opter pour la réception prévue par le règlement ou de se conformer aux exigences nationales pertinentes :

- les remorques (catégorie R) et les engins interchangeables tractés (catégorie S) ;
- les tracteurs à chenilles (catégorie C);
- les tracteurs à roues à usage spécifique (catégories T4.1 et T4.2).

Dans certains cas limités, une réception par type nationale sera autorisée pour des **véhicules produits en petites séries**.

Alignement sur le nouveau cadre législatif et sur d'autres textes législatifs de l'Union concernant la réception par type : les amendements introduits ont pour but d'aligner les dispositions du règlement sur celles de la décision n° 768/2008/CE du Parlement européen et du Conseil relative à un cadre commun pour la commercialisation des produits, afin d'améliorer la mise en œuvre et l'application du nouveau règlement. Ces dispositions précisent **les responsabilités des opérateurs économiques dans la chaîne d'approvisionnement** (le constructeur, le mandataire du constructeur, l'importateur ou le distributeur) ainsi que des autorités de surveillance du marché concernées, notamment pour la surveillance postérieure à la mise sur le marché et le contrôle des produits entrant sur le marché de l'Union.

Dispositions en matière de sécurité : les amendements visent à garantir un niveau élevé de sécurité fonctionnelle, de sécurité au travail et de protection de l'environnement.

La «**sécurité fonctionnelle**» est définie comme l'absence de risque inacceptable de blessure physique ou de dommage à la santé des personnes ou aux biens découlant de dangers causés par un dysfonctionnement de systèmes, de composants ou d'entités techniques mécaniques, hydrauliques, pneumatiques, électriques ou électroniques;

Accès aux informations sur la réparation et l'entretien : les constructeurs devront fournir :

- **un accès non discriminatoire aux informations** sur la réparation et l'entretien des véhicules aux concessionnaires et aux ateliers de réparation officiels et aux opérateurs indépendants par l'intermédiaire de sites internet utilisant un format standardisé, d'une manière aisément accessible et rapide. Cette obligation ne s'applique pas si un véhicule a fait l'objet d'une réception de véhicules produits en petites séries. En attendant l'adoption, par la Commission d'un format standardisé, les informations seront mises à disposition de manière cohérente, de telle sorte qu'elles puissent être exploitées par les opérateurs indépendants moyennant un effort raisonnable ;
- un accès non discriminatoire à des **documents de formation et à des outils de travail utiles** aux concessionnaires et réparateurs officiels ainsi qu'aux opérateurs indépendants. Cet accès comprendra, le cas échéant, une formation adéquate concernant le téléchargement de logiciels, la gestion des codes de diagnostic d'anomalie et l'utilisation des outils de travail.

Sanctions : les États membres devront adopter des dispositions prévoyant les sanctions applicables en cas de violation du règlement et des actes délégués et d'exécution adoptés en application de celui-ci, et veiller à leur bonne mise en œuvre. Ces sanctions devraient être effectives, proportionnées et dissuasives.

Actes délégués : afin d'ajouter au règlement de nouvelles modalités techniques, la Commission pourra adopter des actes délégués en matière de sécurité fonctionnelle, d'exigences de construction, de performances environnementales et de propulsion, d'accès aux informations sur la réparation et l'entretien, ainsi que de désignation des services techniques et d'attribution de tâches spécifiques à ceux-ci.

Autres amendements techniques : les députés ont également introduit des amendements destinés à clarifier certains aspects techniques, concernant entre autres : les procédures applicables au niveau national pour les véhicules, systèmes, composants ou entités techniques présentant un risque grave ; la procédure de sauvegarde au niveau de l'Union ; les exigences relatives aux services techniques.

Révision : sur la base de rapports transmis par les États membres, la Commission présentera, au plus tard le **31 décembre 2022**, un rapport en ce qui concerne :

- le nombre de réceptions individuelles accordées par année aux véhicules relevant du présent règlement avant leur première immatriculation par les autorités nationales de l'État membre depuis le 1er janvier 2016 ;
- les critères nationaux sur lesquels se sont fondées ces réceptions, si ces critères s'écartaient des exigences obligatoires pour la réception UE par type.

Le rapport sera accompagné, le cas échéant, de propositions législatives et examinera l'inclusion des réceptions individuelles dans le présent règlement sur la base au niveau de l'Union.