

Réception et surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules

2016/0014(COD) - 19/04/2018 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 547 voix pour, 83 contre et 16 abstentions, une résolution législative sur la 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.

La question avait été renvoyée à la commission compétente aux fins de négociations interinstitutionnelles lors de la séance du 4.4.2017.

La position du Parlement européen adoptée en première lecture suivant la procédure législative ordinaire a modifié la proposition de la Commission comme suit:

Objet: le règlement proposé énoncerait les règles et principes harmonisés pour **la réception par type des véhicules à moteur et de leurs remorques**, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, et pour la réception individuelle de véhicule. Il établirait également :

- les dispositions applicables à la mise sur le marché et à la mise en service de pièces et d'équipements **susceptibles de présenter un risque grave** pour le bon fonctionnement de systèmes essentiels des véhicules;
- les prescriptions applicables à la surveillance du marché des véhicules, systèmes, composants et entités techniques distinctes qui sont soumis à réception et à la surveillance du marché des pièces et équipements destinés à ces véhicules.

Le règlement introduirait un certain nombre de **garanties** afin de prévenir une mauvaise application des prescriptions imposées dans le cadre du processus au cours duquel la réception de véhicules, systèmes, composants ou entités techniques distinctes a été accordée.

Réception et surveillance du marché: les États membres devraient mettre en place leurs propres autorités compétentes en matière de réception ainsi que leurs propres autorités chargées de la surveillance du marché. Afin d'éviter d'éventuels **conflits d'intérêts**, les autorités compétentes en matière de réception et les autorités chargées de la surveillance du marché ne devraient pas être liées lorsqu'elles effectuent leurs tâches.

Les États membres devraient **réexaminer et évaluer périodiquement** le fonctionnement de leurs activités de surveillance du marché et rendre accessible au public une synthèse des résultats des évaluations périodiques.

Les **services techniques** chargés de réaliser les essais prévus dans le règlement devraient également faire l'objet d'audits de façon régulière et indépendante.

Contrôle des véhicules: les autorités chargées de la surveillance du marché dans chacun des États membres devraient effectuer au moins un **nombre minimal d'essais** sur les véhicules par an. Ce nombre

minimal d'essais par État membre serait de **un par tranche de 40.000 nouveaux véhicules à moteur immatriculés l'année précédente** dans l'État membre considéré, sans être inférieur à cinq essais. Au moins 20% de ces tests devraient concerter les émissions.

Vérification de la conformité par la Commission: la Commission pourrait effectuer, à ses frais, des essais et inspections (entre autres, au moyen d'essais en laboratoire et d'essais sur route) afin de vérifier la conformité des véhicules. Les États membres devraient coopérer avec la Commission lorsque celle-ci effectue les essais et inspections.

La Commission devrait informer les autorités compétentes concernées afin qu'elles prennent les mesures appropriées en vue d'alerter les utilisateurs au sein de l'Union, dans un délai approprié, de tout cas de non-conformité qu'elle a identifié au sujet de tout véhicule.

Obligations des constructeurs: le texte amendé stipule que les constructeurs seraient responsables, envers l'autorité compétente en matière de réception, de tous les aspects de la procédure de réception, ainsi que de la conformité de la production. Ils devraient veiller à ce que leurs véhicules ne soient pas conçus en vue **d'incorporer des stratégies qui modifient les performances affichées pendant les procédures d'essai** de telle manière qu'ils ne seraient pas conformes au règlement lorsqu'ils opèrent dans des circonstances que l'on peut raisonnablement attendre pendant leur fonctionnement normal.

Mesures correctives et restrictives au niveau de l'Union: lorsque l'autorité de surveillance du marché d'un État membre constate qu'un véhicule présente un risque grave pour la santé ou la sécurité des personnes ou pour d'autres aspects liés à la protection de l'intérêt public, elle devrait demander à l'opérateur économique en cause de prendre sans tarder toutes les mesures correctives appropriées pour garantir que le véhicule ne présente plus ce risque.

L'État membre prenant des mesures correctives ou restrictives devrait en **informer la Commission et les autres États membres**. Lorsque la Commission estime qu'une mesure nationale notifiée est contraire au droit de l'Union, elle devrait consulter les États membres et le ou les opérateurs économiques concernés. Sur base de cette consultation, elle devrait adopter des actes d'exécution afin de décider de mesures correctives ou restrictives harmonisées au niveau de l'Union.

Tout essai effectué sur n'importe quel véhicule dans l'un des États membres devrait pouvoir être utilisé pour prendre des mesures correctives et restrictives dans un autre État membre.

Si des mesures correctives sont appliquées, les propriétaires des véhicules concernés ne devraient **pas supporter les coûts de réparation** de leurs véhicules.

Sanctions: le règlement permettrait d'imposer des sanctions aux opérateurs économiques et aux services techniques qui **falsifient les résultats d'essais** ou qui présentent de fausses déclarations ou des données incorrectes pour la réception par type.

La Commission pourrait, à l'appui de mesures correctives et restrictives au niveau de l'Union, infliger **des amendes administratives pouvant aller jusqu'à 30.000 EUR** par véhicule à l'opérateur économique concerné pour non-conformité du véhicule.

Forum pour l'échange d'informations sur l'application: la Commission présiderait et gèrerait un forum pour l'échange d'informations sur l'application. Ce forum serait composé de représentants désignés par chacun des États membres, représentant les autorités compétentes en matière de réception et les autorités chargées de la surveillance du marché.

En vue de **garantir des conditions de concurrence équitables** et d'éviter que des normes divergentes soient appliquées dans l'ensemble de l'Union, les autorités nationales devraient coopérer pleinement avec le forum et la Commission dans leurs activités d'audit et de surveillance.

Accès aux informations: le texte prévoit que les garages indépendants devraient avoir accès aux informations pertinentes sur les véhicules afin de pouvoir être concurrentiels face aux concessionnaires et de contribuer à réduire les prix. Ils devraient disposer d'un accès aux services de diagnostic à distance utilisés par les constructeurs et les concessionnaires.