

Réception des véhicules à moteur et de leurs remorques. Directive-cadre

2003/0153(COD) - 29/10/2004 - Proposition législative modifiée

La Commission a modifié sa proposition à la suite de l'avis du Parlement européen en première lecture. Ces modifications portent notamment les points suivants :

- Alors que dans la proposition initiale, les États membres étaient invités à faire un rapport à la Commission concernant l'application pratique de la réception CE avant le 1er avril 2007, il est prévu que la Commission devra établir un rapport des informations recueillies et le communiquer au Parlement et au Conseil avant le 1er octobre 2007 ;
- La Commission accepte partiellement l'amendement tendant à autoriser la réception par type ou la réception individuelle de véhicules spéciaux sur une base facultative. Elle estime en effet que les véhicules spéciaux peuvent obtenir la réception individuelle uniquement parce qu'il n'existe aucune directive particulière couvrant spécifiquement ces catégories de véhicules (c'est le cas pour les véhicules blindés destinés à l'armée ou des véhicules à chenilles) ;
- Tout en reconnaissant avec le Parlement que l'identification des véhicules de fin de série au moyen d'un certificat de conformité créerait un certain nombre de problèmes pratiques, la Commission considère que le nombre de véhicules qui profitent des dispositions "fin de série" devrait être efficacement contrôlé par les États membres. La proposition initiale permet aux États membres d'établir des dispositions spécifiques concernant la réception nationale par type de véhicules produits en petite série. A cet égard, la Commission a demandé que les dispositions nationales prises en ce sens ne puissent pas être préjudiciables aux grandes orientations adoptées par la Communauté. Tout en partageant l'avis du Parlement qui préconise de restreindre ces orientations aux aspects de la protection de la sécurité routière et de l'environnement, la Commission pense qu'un niveau «satisfaisant» de protection ne saurait être évalué de façon objective et préfère lui substituer la notion de niveau «équivalent» de protection ;
- Dans cet esprit, la proposition modifiée stipule que les États membres peuvent dispenser un véhicule isolé, qu'il soit unique ou non, de l'application d'une ou plusieurs dispositions de la présente directive ou d'un ou plusieurs des actes réglementaires énumérés à l'annexe IV ou l'annexe XI, à condition qu'ils imposent le respect d'exigences nationales comparables fondées sur des mesures garantissant un niveau équivalent de protection de l'environnement et de sécurité routière ;
- La Commission convient également de spécifier les conditions d'une reconnaissance mutuelle des réceptions nationales accordées par un État membre : concernant un véhicule qui a obtenu la réception par type par un État membre conformément aux dispositions de la directive, un autre État membre ne peut refuser son immatriculation, ni interdire sa vente ou son entrée en service, sauf si cet autre État membre peut démontrer que, malgré la documentation fournie par le constructeur, le véhicule constitue un risque pour la santé publique, en particulier au regard de la sécurité routière ou de l'environnement ;
- Enfin, s'agissant de l'annexe XII, section A, tableaux 1 et 2 la Commission peut accepter en principe les amendements concernant les véhicules produits en petites séries. Néanmoins, elle estime que la simplification de la procédure administrative et la simplification des essais à faire passer, dans le cas de la réception par type de petites séries, devraient être limitées à des constructeurs qui produisent essentiellement des véhicules en petites séries. En conséquence, la Commission ne souhaite pas étendre les limites pour les petites séries au-delà de ce qui est réellement nécessaire pour favoriser les PME.

La Commission a apporté de nouvelles modifications à sa proposition qui tendent à : introduire la possibilité de recourir à des règlements comme instruments législatifs au lieu de directives (la proposition initiale fait uniquement référence à des directives particulières) ; introduire une clarification des obligations des Etats membres pour préciser que les exigences techniques en matière de réception des véhicules concernent leur construction et leur fonctionnement ; inclure les règlements CEE/NU dans le système de réception CE ; modifier le chapitre 12 concernant les clauses de sauvegarde ; mettre à jour les annexes de la directive suite à l'adhésion de nouveaux Etats membres.

A noter que la Commission a rejeté les amendements visant à : établir un lien avec les travaux législatifs poursuivis au sein du groupe de travail 29 à Genève ; inclure dans la directive des dispositions qui imposent aux constructeurs de laisser accéder des opérateurs indépendants à toute information technique nécessaire à la réparation et à l'entretien des véhicules ; imposer au constructeur d'apposer plusieurs codes VIN à différents endroits d'un véhicule ; étendre le lien établi entre la directive sur la sécurité des produits et la directive sur la réception de type à l'espérance de vie de certains composants de véhicules ; repousser de plusieurs années l'application de la réception CE pour les véhicules commerciaux, notamment les autobus et les autocars.