

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

2003/0153(COD) - 10/05/2007 - Texte adopté du Parlement, 2ème lecture

En adoptant la recommandation pour la 2^{ème} lecture contenue dans le rapport de Malcolm **HARBOUR** (PPE-DE, UK), le Parlement européen a approuvé la position commune sous réserve d'amendements.

Les principaux amendements sont le fruit d'un compromis entre le Parlement et le Conseil :

- un compromis a été trouvé sur la question de la « vente ou mise en service de pièces ou d'équipements susceptibles de présenter un risque important pour le bon fonctionnement de systèmes essentiels ». Le texte précise que les États membres ne toléreront la vente, l'offre de vente ou la mise en service de telles pièces que si lesdites pièces ou équipements sont autorisés par une autorité compétente en matière de réception. Les pièces ou équipements qui font l'objet de l'autorisation devront figurer sur une liste établie à l'annexe XIII. En établissant sa liste, la Commission consultera les parties intéressées sur la base d'un rapport en s'efforçant de tenir balance égale entre les éléments suivants : i) l'existence d'un risque grave pour la sécurité ou la performance environnementale des véhicules équipés des pièces ou des équipements concernés, et ii) l'incidence sur les consommateurs et les fabricants de pièces et équipements de rechange de l'application éventuelle d'une exigence d'autorisation pour les pièces ou les équipements. Ces dispositions ne seront pas applicables aux pièces ou équipements fabriqués uniquement pour des véhicules de course non destinés à un usage sur le réseau routier public. Chaque pièce ou partie d'équipement autorisée devra recevoir un marquage approprié. A compter de la date d'entrée en vigueur de la directive, les États membres devront s'abstenir d'adopter de nouvelles dispositions nationales relatives aux pièces et équipements susceptibles de compromettre le bon fonctionnement de systèmes essentiels pour la sécurité du véhicule ou sa performance environnementale ;

- dans un souci de simplification et pour mieux légiférer, le texte autorise, pour la directive comme pour les directives et règlements particuliers, des références aux normes ou règlements internationaux existants sans qu'il soit nécessaire de les reproduire dans le cadre juridique communautaire ;

- un nouveau considérant souligne qu'il importe que les constructeurs fournissent aux opérateurs indépendants un accès aisé à l'information afin de permettre la maintenance et la réparation des véhicules dans un marché pleinement concurrentiel. Ces obligations d'informer ont doré et déjà été incorporées à la législation communautaire, en particulier dans la proposition de règlement relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions (normes Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation des véhicules, à la condition que la Commission réexamine, dans un délai de quatre ans après l'entrée en vigueur du règlement, l'efficacité de ces dispositions et envisage sur cette base l'opportunité de réunir toutes les dispositions régissant l'accès aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules dans la présente directive ;

- en raison de l'importance de la sécurité pour les bus et cars des catégories M2 et M3, il est nécessaire, durant la période de transition au cours de laquelle la réception nationale par type demeure valide pour laisser aux fabricants le temps de se familiariser avec la réception CE par type de véhicule, que ces véhicules satisfassent aux exigences techniques des directives harmonisées ;

- le Parlement a inclus dans la catégorie des « véhicules à usage spécial » les véhicules construits ou convertis pour recevoir les passagers en fauteuil roulant. Il sera dès lors possible d'établir des dispositions techniques particulières pour la réception par type de ces véhicules au niveau communautaire. Une définition claire de ces véhicules a été introduite dans l'annexe II. Cette définition, associée à l'appendice

à l'annexe XI, permettra que des dispositions techniques particulières pour la réception par type de ces véhicules soient établies au niveau communautaire ;

- le Parlement a également modifié l'Annexe XIX concernant le calendrier pour l'application de la directive en ce qui concerne la réception par type : certains délais ont ainsi été reportés pour les véhicules incomplets et complets des catégories M2 et M3 ainsi que les véhicules complétés des catégories M2 et M3 ;

- enfin, de nombreux amendements visent à introduire une référence à la nouvelle procédure de réglementation avec contrôle prévue à l'article 5 bis de la décision 1999/468/CE du Conseil, telle que modifiée par la décision 2006/512/CE (comitologie).