

PARLEMENT EUROPÉEN

2004



2009

Commission du marché intérieur et de la protection des consommateurs

2005/0282(COD)

13.9.2006

AVIS

de la commission du marché intérieur et de la protection des consommateurs

à l'intention de la commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire

sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions et aux informations sur la réparation des véhicules, modifiant la directive 72/306/CEE et la directive .././CE

(COM(2005)0683 – C6-0007/2006 – 2005/0282(COD))

Rapporteur pour avis (*): Anja Weisgerber

(*): Coopération renforcée entre commissions – article 47 du règlement

PA_Leg

JUSTIFICATION SUCCINCTE

La proposition de la Commission vise à mettre en place des règles techniques harmonisées en matière de construction de véhicules pour garantir le bon fonctionnement du marché intérieur et contribuer, dans le même temps, à réduire les émissions de polluants atmosphériques. Cette proposition entend fusionner et simplifier les législations aujourd'hui applicables à la réception des véhicules à moteur. Neuf législations réglementant actuellement ce domaine peuvent ainsi être abrogées. Dès lors, cette proposition est conforme au but poursuivi par la Commission, à savoir, mieux légiférer.

Les constructeurs automobiles doivent permettre à des opérateurs indépendants, tels que des réparateurs ou des distributeurs de pièces détachées, d'accéder rapidement, sans restriction et de manière non discriminatoire aux informations sur la réparation des véhicules si l'on veut garantir une réelle concurrence sur le marché des services de réparation et d'entretien et éviter que ce marché reste fermé aux réparateurs indépendants. L'accès aux informations sur la réparation des véhicules est déjà en partie régi par le règlement (CE) n° 1400/2002 d'exemption par catégorie et par le règlement EURO 4.

Afin d'éviter toutes dispositions contradictoires et difficultés d'interprétation, le règlement à l'examen devrait se cantonner à réglementer l'accès aux informations techniques indispensables pour pouvoir réparer et assurer la maintenance des composants automobiles servant à contrôler et à réduire les émissions. Ces dispositifs anti-pollution sont nécessaires pour garantir, durant toute la durée de vie du véhicule, le respect des valeurs limites d'émission pour les polluants atmosphériques. Il se justifie, dans ces conditions, d'établir un lien entre la réception des véhicules à moteur au regard des émissions et la mise à disposition d'informations pertinentes sur la réparation. Il serait judicieux de régler dans d'autres textes, notamment dans la nouvelle directive-cadre sur les essais de type, l'accès aux autres informations sur la réparation.

AMENDEMENTS

La commission du marché intérieur et de la protection des consommateurs invite la commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire, compétente au fond, à incorporer dans son rapport les amendements suivants:

Projet de résolution législative

Amendement 1
Paragraphe 1 bis (nouveau)

1 bis. invite la Commission à présenter des propositions dans une directive-cadre révisée sur la réception des véhicules de manière à garantir l'accès à des informations détaillées sur la réparation des véhicules et à stimuler ainsi la concurrence dans le secteur de la réparation des véhicules; demande également à la Commission de

présenter toutes les propositions nécessaires pour éviter les doubles emplois ou doubles réglementations entre le présent règlement, le règlement (CE) n° 1400/2002 d'exemption par catégorie et le projet de directive relative à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques;

Proposition de règlement

Texte proposé par la Commission

Amendements du Parlement

Amendement 2 CONSIDÉRANT 4

(4) En mars 2001, la Commission a lancé le programme "Air pur pour l'Europe" (CAFE), dont les principaux éléments sont définis dans une communication. Ce programme a entraîné l'adoption d'une stratégie thématique concernant la pollution de l'air. *L'une des conclusions de cette stratégie thématique est que de nouvelles réductions des émissions des véhicules sont nécessaires pour* atteindre les objectifs de l'Europe *en matière de qualité de l'air.*

(4) En mars 2001, la Commission a lancé le programme "Air pur pour l'Europe" (CAFE), dont les principaux éléments sont définis dans une communication. Ce programme a entraîné l'adoption d'une stratégie thématique concernant la pollution de l'air, *qui propose diverses mesures pour améliorer la qualité de l'air et* atteindre les objectifs de l'Europe *dans ce domaine. La norme Euro 5 est l'une des mesures ainsi proposées pour réduire les émissions de précurseurs de l'ozone tels que l'oxyde d'azote, les hydrocarbures et les particules.*

Justification

Il serait judicieux de mieux faire ressortir le rapport existant entre la norme Euro 5 et les objectifs de la stratégie thématique concernant la pollution de l'air.

Amendement 3 CONSIDÉRANT 6

(6) Un accès sans restriction *et normalisé* aux informations sur la réparation des véhicules et une concurrence effective sur le marché pour les services de réparation des véhicules et d'information sont nécessaires pour faciliter la libre circulation des véhicules sur le marché intérieur. Une forte proportion de ces informations a trait aux

(6) Un accès sans restriction aux informations sur la réparation des véhicules, *au moyen d'une fonction de recherche normalisée permettant de retrouver les informations techniques,* et une concurrence effective sur le marché pour les services de réparation des véhicules et d'information sont nécessaires pour faciliter

systemes de diagnostic embarqués et à leur interaction avec d'autres systemes du vehicule. Il convient de fixer des specifications techniques auxquelles obeiront les sites Web des constructeurs.

la libre circulation des vehicules sur le marche interieur. Une forte proportion de ces informations a trait aux systemes de diagnostic embarqués et à leur interaction avec d'autres systemes du vehicule. Il convient de fixer des specifications techniques auxquelles obeiront les sites Web des constructeurs.

Les normes communes arrêtees en association avec les parties interessees, telles que la norme OASIS, peuvent faciliter l'echange d'informations entre fabricants et fournisseurs de services.

Amendement 4

CONSIDÉRANT 6 BIS (nouveau)

(6 bis) L'accès à l'ensemble des informations sur la réparation des vehicules devrait être régi, comme dans le présent règlement, par les dispositions de la directive [XXXX/XX/CE] relative à la réception des vehicules à moteur et de leurs remorques. Une fois que les dispositions régissant l'accès à toutes les informations sur les vehicules auront été reprises dans la directive [XXXX/XX/CE] relative à la réception des vehicules à moteur et de leurs remorques, les dispositions correspondantes du présent règlement devraient être abrogées.

Amendement 5

ARTICLE 1, ALINÉA 1

Le présent règlement établit des exigences concernant la réception des vehicules à moteur et de leurs pieces de rechange, comme les *convertisseurs catalytiques* de rechange, au regard de leurs émissions.

Le présent règlement établit des exigences concernant la réception des vehicules à moteur et de leurs pieces de rechange, comme les *dispositifs anti-pollution* de rechange, au regard de leurs émissions.

Amendement 6
ARTICLE 3, POINT 13

(13) "information sur la réparation des véhicules" signifie toute information nécessaire pour le diagnostic, l'entretien, l'inspection, la surveillance périodique, la réparation, **la reprogrammation ou la réinitialisation** du véhicule et que les constructeurs fournissent *pour* leurs concessionnaires/ateliers de réparation officiels, notamment toutes les modifications ultérieures et les suppléments à cette information;

(13) "information sur la réparation des véhicules" signifie toute information nécessaire pour le diagnostic, l'entretien, l'inspection, la surveillance périodique **ou** la réparation du véhicule et que les constructeurs fournissent *à* leurs concessionnaires/ateliers de réparation officiels, notamment toutes les modifications ultérieures et les suppléments à cette information;

Amendement 7
ARTICLE 6

1. Les constructeurs fournissent un accès **normalisé et** sans restriction aux informations sur la réparation des véhicules aux opérateurs indépendants par l'intermédiaire de sites Web d'une manière aisément accessible et rapide, et qui soit non discriminatoire par rapport à l'accès accordé aux concessionnaires et aux ateliers de réparation officiels.

1. Les constructeurs fournissent, **au moyen d'une fonction de recherche normalisée,** un accès sans restriction aux informations sur la réparation des véhicules aux opérateurs indépendants par l'intermédiaire de sites Web d'une manière aisément accessible et rapide, et qui soit non discriminatoire par rapport à l'accès accordé aux concessionnaires et aux ateliers de réparation officiels.

Les informations visées au paragraphe 1 comprennent:

- a) une identification sans équivoque du véhicule;
- b) des manuels d'entretien;
- c) des manuels techniques;
- d) des renseignements sur les composants et le diagnostic (comme les valeurs théoriques minimums et maximums pour les mesures);
- e) les schémas de câblage;
- f) les codes de diagnostic d'anomalie (y compris les codes spécifiques des constructeurs);
- g) le numéro d'identification de calibrage du

Les informations visées au paragraphe 1 comprennent:

- a) une identification sans équivoque du véhicule;
- b) des manuels d'entretien;
- c) des manuels techniques;
- d) des renseignements sur les composants et le diagnostic (comme les valeurs théoriques minimums et maximums pour les mesures);
- e) les schémas de câblage;
- f) les codes de diagnostic d'anomalie (y compris les codes spécifiques des constructeurs);
- g) le numéro d'identification de calibrage du

logiciel applicable à un type de véhicule;

h) les renseignements fournis concernant les outils et équipements exclusifs ainsi que l'information fournie au moyen de ces outils et équipements; *et*

i) l'information technique et la surveillance bidirectionnelle ainsi que les données d'essai.

3. Les concessionnaires ou les réparateurs officiels appartenant au système de distribution d'un constructeur de véhicules donné sont considérés comme des opérateurs indépendants aux fins du présent règlement dans la mesure où ils fournissent des services de réparation ou d'entretien pour des véhicules pour lesquels ils n'appartiennent pas au système de distribution du constructeur de véhicules.

4. Les informations sur la réparation des véhicules sont disponibles à tout moment, sauf exigences aux fins de l'entretien.

5. Aux fins de la fabrication et de l'entretien des systèmes de diagnostic embarqués de rechange compatibles ou de leurs fournitures, des outils de diagnostic et des équipements d'essai, les constructeurs fournissent des informations sur la réparation des véhicules sans discrimination à tous fabricants et/ou réparateurs intéressés de composants, d'outils de diagnostic ou d'équipements d'essai.

6. Lorsqu'il demande la réception CE ou la réception nationale, le constructeur fournit à l'autorité chargée de la réception une preuve de conformité aux dispositions du présent règlement pour ce qui concerne l'accès aux informations sur la réparation du véhicule et aux informations visées au paragraphe 5.

Au cas où ces informations ne sont pas encore disponibles ou ne sont pas conformes au présent règlement et à ses mesures d'exécution à ce moment-là, le constructeur les communique dans un délai de six mois à compter de la date de réception. Si la preuve de la conformité n'est pas fournie dans ce

logiciel applicable à un type de véhicule; *et*

h) les renseignements fournis concernant les outils et équipements exclusifs ainsi que l'information fournie au moyen de ces outils et équipements.

3. Les concessionnaires ou les réparateurs officiels appartenant au système de distribution d'un constructeur de véhicules donné sont considérés comme des opérateurs indépendants aux fins du présent règlement dans la mesure où ils fournissent des services de réparation ou d'entretien pour des véhicules pour lesquels ils n'appartiennent pas au système de distribution du constructeur de véhicules.

4. Les informations sur la réparation des véhicules sont disponibles à tout moment, sauf exigences aux fins de l'entretien.

5. Aux fins de la fabrication et de l'entretien des systèmes de diagnostic embarqués de rechange compatibles ou de leurs fournitures, des outils de diagnostic et des équipements d'essai, les constructeurs fournissent des informations sur la réparation des véhicules sans discrimination à tous fabricants et/ou réparateurs intéressés de composants, d'outils de diagnostic ou d'équipements d'essai.

6. Lorsqu'il demande la réception CE ou la réception nationale, le constructeur fournit à l'autorité chargée de la réception une preuve de conformité aux dispositions du présent règlement pour ce qui concerne l'accès aux informations sur la réparation du véhicule et aux informations visées au paragraphe 5.

Au cas où ces informations ne sont pas encore disponibles ou ne sont pas conformes au présent règlement et à ses mesures d'exécution à ce moment-là, le constructeur les communique dans un délai de six mois à compter de la date de réception. Si la preuve de la conformité n'est pas fournie dans ce

délai, l'autorité chargée de la réception prend les mesures appropriées pour garantir la conformité, **y compris le retrait de la réception.**

Le constructeur met à disposition sur ses sites Web les modifications ultérieures et les suppléments aux informations concernant la réparation du véhicule en même temps qu'il les communique aux réparateurs officiels.

délai, l'autorité chargée de la réception prend les mesures appropriées pour garantir la conformité.

Le constructeur met à disposition sur ses sites Web les modifications ultérieures et les suppléments aux informations concernant la réparation du véhicule en même temps qu'il les communique aux réparateurs officiels.

6 bis. Les obligations énoncées aux paragraphes 1 à 5 cessent de s'appliquer dix ans après la fin de la production d'un modèle de véhicule donné.

Amendement 8 ARTICLE 8

Mesures d'exécution

La Commission adopte, conformément à la procédure visée à l'article 37, paragraphe 2, de la directive [XXXX/XX/CE], les mesures nécessaires à la mise en œuvre des articles 6 et 7. **Il s'agit notamment de la définition des spécifications techniques relatives aux modalités de communication des informations sur la réparation des véhicules.**

Mesures d'exécution

La Commission adopte, conformément à la procédure visée à l'article 37, paragraphe 2, de la directive [XXXX/XX/CE], les mesures nécessaires à la mise en œuvre des articles 6 et 7.

Amendement 9
ARTICLE 8 BIS (nouveau)

Article 8 bis

Dans un délai de trois ans à compter de l'entrée en vigueur du présent règlement, la Commission présente au Conseil et au Parlement un rapport sur le fonctionnement du système d'accès aux informations sur la réparation des véhicules, en accordant une attention particulière aux effets sur la concurrence et sur le fonctionnement du marché intérieur. Le rapport examine s'il serait approprié de réunir toutes les dispositions régissant l'accès aux informations sur la réparation des véhicules dans une directive-cadre révisée sur la réception des véhicules.

PROCÉDURE

Titre	Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions et aux informations sur la réparation des véhicules, modifiant la directive 72/306/CEE et la directive .././CE			
Références	COM(2005)0683 – C6-0007/2006 – 2005/0282(COD)			
Commission compétente au fond	ENVI			
Avis émis par Date de l'annonce en séance	IMCO 19.1.2006			
Coopération renforcée – date de l'annonce en séance	16.3.2006			
Rapporteur pour avis Date de la nomination	Anja Weisgerber 21.2.2006			
Examen en commission	21.3.2006	29.5.2006	10.7.2006	4.9.2006
Date de l'adoption	4.9.2006			
Résultat du vote final	+: 35 -: 0 0: 0			
Membres présents au moment du vote final	Charlotte Cederschiöld, Bert Doorn, Janelly Fourtou, Evelyne Gebhardt, Malcolm Harbour, Anna Hedh, Edit Herczog, Anneli Jäätteenmäki, Pierre Jonckheer, Alexander Lambsdorff, Kurt Lechner, Lasse Lehtinen, Arlene McCarthy, Toine Manders, Bill Newton Dunn, Béatrice Patrie, Zita Pleštinská, Zuzana Roithová, Luisa Fernanda Rudi Ubeda, Heide Rühle, Leopold Józef Rutowicz, Andreas Schwab, Eva-Britt Svensson, József Szájer, Marianne Thyssen, Jacques Toubon, Barbara Weiler, Glenis Willmott			
Suppléant(s) présent(s) au moment du vote final	Harald Ettl, Benoît Hamon, Joel Hasse Ferreira, Gisela Kallenbach, Joseph Muscat, Alexander Stubb, Gary Titley, Sahra Wagenknecht, Anja Weisgerber			