

Procedure file

Informations de base	
<p>COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure 2003/0153(COD) codécision) Directive</p>	Procédure terminée
<p>Réception des véhicules à moteur et de leurs remorques. Directive-cadre</p> <p>Modification 2007/0201(COD) Modification 2007/0214(COD) Modification 2007/0295(COD) Modification 2011/0409(COD) Modification 2013/0165(COD) Abrogation 2016/0014(COD) Voir aussi 2018/0220(COD)</p> <p>Sujet 2.10.03 Normalisation, norme et marque CE/UE, certification, conformité 3.40.03 Industrie automobile, cycle et motocycle, véhicules utilitaires et agricoles</p>	

Acteurs principaux			
Parlement européen	Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
	IMCO Marché intérieur et protection des consommateurs	PPE-DE HARBOUR Malcolm	01/09/2004
	Commission au fond précédente	PPE-DE GARGANI Giuseppe	11/09/2003
	JURI Juridique et marché intérieur	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
	Commission pour avis précédente		
Conseil de l'Union européenne	RETT Politique régionale, transports et tourisme		
	ITRE Industrie, commerce extérieur, recherche, énergie	GUE/NGL CAUDRON Gérard	02/10/2003
	Formation du Conseil	Réunion	Date
Commission européenne	Affaires générales	2816	23/07/2007
	Transports, télécommunications et énergie	2772	11/12/2006
	DG de la Commission	Commissaire	
	Marché intérieur, industrie, entrepreneuriat et PME	VERHEUGEN Günter	

Evénements clés			
13/07/2003	Publication de la proposition législative	COM(2003)0418	Résumé
01/09/2003	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
22/01/2004	Vote en commission, 1ère lecture		Résumé
21/01/2004	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A5-0025/2004	
11/02/2004	Décision du Parlement, 1ère lecture	T5-0087/2004	Résumé

28/10/2004	Publication de la proposition législative modifiée	COM(2004)0738	Résumé
10/12/2006	Publication de la position du Conseil	09911/3/2006	Résumé
18/01/2007	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 2ème lecture		
12/04/2007	Vote en commission, 2ème lecture		Résumé
17/04/2007	Dépôt de la recommandation de la commission, 2ème lecture	A6-0145/2007	
09/05/2007	Débat en plénière		
10/05/2007	Résultat du vote au parlement		
10/05/2007	Décision du Parlement, 2ème lecture	T6-0176/2007	Résumé
23/07/2007	Approbation de l'acte par le Conseil, 2ème lecture		
04/09/2007	Fin de la procédure au Parlement		
05/09/2007	Signature de l'acte final		
09/10/2007	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques

Référence de procédure	2003/0153(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Refonte
Instrument législatif	Directive
	Modification 2007/0201(COD) Modification 2007/0214(COD) Modification 2007/0295(COD) Modification 2011/0409(COD) Modification 2013/0165(COD) Abrogation 2016/0014(COD) Voir aussi 2018/0220(COD)
Base juridique	Traité CE (après Amsterdam) EC 095; Règlement du Parlement EP 52-p1
Etape de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission parlementaire	IMCO/6/22877

Portail de documentation

Document de base législatif	COM(2003)0418	14/07/2003	EC	Résumé
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique	A5-0025/2004	22/01/2004	EP	
Comité économique et social: avis, rapport	CES0090/2004 JO C 108 30.04.2004, p. 0029-0031	28/01/2004	ESC	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture	T5-0087/2004	11/02/2004	EP	Résumé

unique		JO C 097 22.04.2004, p. 0137-0370 E			
Proposition législative modifiée		COM(2004)0738	29/10/2004	EC	Résumé
Position du Conseil		09911/3/2006	11/12/2006	CSL	Résumé
Communication de la Commission sur la position du Conseil		COM(2006)0809	12/12/2006	EC	Résumé
Amendements déposés en commission		PE386.416	09/03/2007	EP	
Recommandation déposée de la commission, 2e lecture		A6-0145/2007	17/04/2007	EP	
Texte adopté du Parlement, 2ème lecture		T6-0176/2007	10/05/2007	EP	Résumé
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière		SP(2007)3179	14/06/2007	EC	
Avis de la Commission sur la position du Parlement en 2ème lecture		COM(2007)0453	20/07/2007	EC	Résumé
Projet d'acte final		03622/2007/LEX	05/09/2007	CSL	
Document de suivi		C(2010)1135	09/03/2010	EC	

Informations complémentaires

Parlements nationaux

[IPEX](#)

Acte final

[Directive 2007/46](#)

[JO L 263 09.10.2007, p. 0001](#) Résumé

Acte législatif final contenant des dispositions relatives aux actes délégués

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

OBJECTIF : refonte de la directive 70/156/CEE relative à la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, composants et entités techniques destinés à ces véhicules. CONTENU : la présente proposition de directive constitue la deuxième étape de la refonte de la directive 70/156/CEE du Conseil. Une fois adoptée, elle abrogera et remplacera la directive 70/156/CEE. Au fil du temps, la directive 70/156/CEE a subi plus de dix-huit modifications nécessaires pour l'adapter à un secteur qui connaît des fluctuations permanentes. Par conséquent, il est nécessaire de renforcer sa lisibilité en procédant à sa refonte au moment où la Communauté européenne s'apprête à accueillir de nouveaux membres. La Commission estime désormais que le moment est venu de faire un nouveau pas en avant et d'étendre également aux véhicules utilitaires les principes établis jusqu'à présent pour d'autres catégories de véhicules. La présente proposition de directive reprend donc la plupart des dispositions législatives existantes sous une forme remaniée et met en place les instruments législatifs essentiels pour que la procédure de réception soit étendue à toutes les catégories de véhicules utilitaires; cette procédure pourrait être opérationnelle dès 2007. La directive proposée contribuera ainsi de façon tangible à l'achèvement du marché intérieur dans ce secteur. Les grandes lignes de la démarche adoptée en 1970 lors de la rédaction de la directive-cadre figurent toujours dans le présent projet, mais coexistent avec des concepts entièrement nouveaux: - la directive est fondée sur l'harmonisation totale, ce qui signifie que les procédures de réception communautaire seront obligatoires et remplaceront les prescriptions nationales avec lesquelles elles ont coexisté jusqu'à présent. Il y aura une longue période de transition pour permettre à tous les constructeurs dans les nouveaux secteurs concernés de s'adapter progressivement aux nouvelles procédures; - comme auparavant, la directive comporte des dispositions juridiques et administratives pour la réception de systèmes tels que les systèmes de freinage, de composants comme les pneumatiques et d'entités techniques comme la protection latérale, conformément aux directives particulières; - les procédures continueront d'autoriser la réception d'un véhicule complet en combinant les différentes décisions de réception accordées pour les systèmes, les composants et les entités techniques qui le constituent, même lorsque des réceptions partielles ont été opérées dans différents États membres; - une nouvelle méthode de réception - connue sous le nom de réception multiétape - a été introduite pour s'adapter à la construction des véhicules utilitaires; - les voitures particulières fabriquées en petites séries qui n'étaient auparavant pas soumises à la procédure de réception communautaire harmonisée, seront désormais incluses dans le système communautaire suivant une procédure souple; - à la demande des États membres, il subsiste encore la possibilité de réceptionner de petites séries de 50 véhicules par an sur une base purement nationale; - les véhicules utilitaires pourront également suivre une procédure européenne de petites séries comparables à celle qui est appliquée aux voitures particulières. Outre tous les aspects techniques, la proposition de directive vise à établir les dispositions nécessaires concernant l'introduction d'une nouvelle démarche "par paliers" en matière de travail réglementaire, de manière à faciliter l'adoption de législations ultérieures dans le secteur de l'automobile. ?

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

La commission a adopté le rapport de son président, M. Giuseppe GARGANI (PPE-DE, I), qui modifie la proposition en première lecture de la procédure de codécision: - les procédures de réception régies par la directive devraient être facultatives pour les véhicules utilisés principalement sur les chantiers de construction, dans les carrières, les installations portuaires ou aéroportuaires, les véhicules blindés conçus pour être utilisés par les forces armées, la protection civile et les services responsables du maintien de l'ordre public, les engins mobiles, les véhicules à chenilles, les véhicules destinés exclusivement aux courses automobiles sur route et les prototypes de véhicules utilisés par un constructeur dans le cadre d'un programme d'essai spécifique; - alors que la Commission propose que la validité d'une réception individuelle se limite au territoire de l'État membre qui a octroyé la réception, la commission ajoute que, lorsque l'on entend procéder à l'immatriculation d'un véhicule dans un autre État membre, le véhicule devrait être conforme aux exigences applicables dans l'État de l'immatriculation à condition qu'il ne soit pas possible d'exclure cette conformité, après analyse des documents fournis par le demandeur avec la demande d'immatriculation; - pour alléger le poids de la directive sur les petites et moyennes entreprises, la commission recommande d'élever les seuils de production annuelle en deçà desquels une procédure de réception allégée est d'application (de 500 à 3 000 voitures dans le cas de la réception par type CE et de 50 à 300 voitures dans le cas de la réception par type sur base nationale) et d'allonger les périodes transitoires durant lesquelles les entreprises peuvent procéder aux adaptations nécessaires pour être conformes à la législation; - la commission introduit une nouvelle disposition spécifiant que, aux fins d'identification, tout véhicule immatriculé doit être pourvu d'un code VIN unique, inamovible, apposé sur les parties essentielles du véhicule ainsi qu'à des endroits facilement accessibles et lisibles pour les services d'assistance; - de nouvelles dispositions sont introduites concernant la confidentialité des informations techniques; - sur la base des informations que les États membres sont tenus de fournir au plus tard le 31 mars 2007 sur l'application des procédures de réception par type fixées dans la directive, la Commission devrait présenter un rapport sur l'application de la directive au Parlement européen et au Conseil au plus tard le 1^{er} octobre 2007.

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

En adoptant le rapport de M. Giuseppe GARGANI (PPE-DE, I) par 505 voix pour, 6 contre et 19 abstentions, le Parlement européen a approuvé la proposition sous réserve d'amendements. Les députés estiment que l'élaboration et la mise en application des règlements CEE/NU devraient s'inscrire dans le cadre d'un dialogue continu avec le Parlement européen et le Conseil. Ils souhaitent en outre que les opérateurs indépendants aient un accès illimité à toute information technique nécessaire à la réparation et à l'entretien des véhicules à moteur, afin de garantir la fonctionnalité du système et de satisfaire aux exigences de sécurité et d'environnement des sous-systèmes des composants d'un véhicule lors des opérations de réparation et d'entretien, et afin de sauvegarder une concurrence véritable sur le marché de la réparation et des services. Le Parlement a introduit d'autres amendements tendant à : - ajouter la définition d'"engin mobile non routier" et celle d'"opérateur indépendant"; - préciser que les procédures de réception régies par la directive à l'examen puissent être appliquées sur une base facultative pour : les véhicules conçus et construits pour être utilisés principalement sur les chantiers de construction, dans les carrières, les installations portuaires ou aéroportuaires ; les véhicules blindés conçus et construits pour être utilisés par les forces armées, la protection civile et les services responsables du maintien de l'ordre les machines mobiles ; les véhicules à chenilles ; les véhicules destinés exclusivement aux courses automobiles ; les prototypes de véhicules utilisés sur route sous la responsabilité d'un constructeur dans le cadre d'un programme d'essai spécifique; - préciser qu'un niveau satisfaisant de sécurité routière et de protection de l'environnement doit néanmoins être garanti en ce qui concerne l'octroi ou le maintien d'une dérogation; - préciser la teneur des obligations incombant aux États membres lorsqu'ils sont appelés à enregistrer un véhicule réceptionné selon la procédure nationale d'un autre État membre; - préciser que la procédure de réception individuelle s'applique également aux véhicules qui présentent des solutions techniques uniques dans leur genre; - faciliter l'intervention rapide et efficace des services secours en cas d'accident : aux fins d'identification, tout véhicule immatriculé devrait être pourvu d'un code VIN unique, inamovible, répondant aux normes ISO 3779 et 3780. Ce code VIN serait apposé sur les parties essentielles du véhicule ainsi qu'à des endroits facilement accessibles et lisibles pour les services d'assistance; - allonger les périodes transitoires qui doivent précéder l'entrée en vigueur du système tout en maintenant des délais différents pour les véhicules neufs et existants, comme le propose la Commission ; La Commission est enfin invitée à présenter un rapport sur l'application de la présente directive au Parlement européen et au Conseil au plus tard le 1^{er} octobre 2007.?

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

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 1^{er} 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 1^{er} 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 États 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 États 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.

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

Le Conseil a adopté à l'unanimité sa position commune en vue de l'adoption de la directive établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, composants et entités techniques destinés à ces véhicules (« directive-cadre ») ;

La position commune correspond partiellement à l'avis rendu en 1^{ère} lecture par le Parlement européen. Sur les 34 amendements adoptés par le Parlement, 10 avaient déjà été intégrés, entièrement, partiellement ou dans leur principe, dans la proposition modifiée de la Commission. Ils ont pratiquement tous été incorporés dans la position commune. Le Conseil a également introduit un certain nombre de dispositions nouvelles, acceptées par la Commission.

Par rapport à la proposition de la Commission, la position commune présente les nouveaux éléments suivants:

- Titre : la dimension « cadre » de la directive est mise en avant.
- Considérants : le Conseil a précisé la procédure applicable en cas d'adoption de règlements CE/NU dans le droit communautaire. Il a en outre introduit de nouveaux considérants concernant : le contrôle de certaines pièces et équipements qui peuvent être montés sur les véhicules avant leur mise sur le marché ; les mesures de protection efficaces à prendre par le constructeur en cas de risque pour la santé et la sécurité des consommateurs ; une explication de la procédure à mettre en œuvre dans les cas urgents ; et l'encouragement des États membres à établir leurs propres tableaux de concordance.
- Dispositions générales : la dimension « cadre » de la directive est mise en avant et il est ajouté que celle-ci établit également les dispositions applicables à la vente et à la mise en service des pièces et des équipements destinés à des véhicules réceptionnés conformément à la directive.
- Champ d'application : celui-ci est étendu aux pièces et équipements destinés aux véhicules visés par la directive. La réception par type est facultative pour les machines mobiles, les véhicules utilisés par les forces armées, la protection civile, les services de lutte contre l'incendie et les services responsables du maintien de l'ordre ou ceux utilisés sur les chantiers de construction, dans les carrières ou les installations portuaires ou aéroportuaires.
- Définitions : le Conseil a introduit les nouvelles définitions suivantes: « acte réglementaire », « directive particulière ou règlement particulier », « véhicule électrique hybride », pièces ou équipements d'origine », « autorité compétente » et « méthode virtuelle d'essai ». Il a en outre modifié les définitions ci-après: « véhicule à moteur hybride », « système », « composant », « entité technique », « constructeur », « autorité compétente en matière de réception », « service technique » et « certificat de conformité ».
- Obligations des États membres: la position commune définit les limites des interdictions, restrictions ou entraves et précise le contenu de l'acte de notification.
- Déroulement des procédures de réception CE par type : la position commune précise les modalités relatives aux essais requis pour la réception CE par type. Cela entraînera une simplification substantielle des méthodes d'essai en permettant l'utilisation de méthodes virtuelles et en autorisant le constructeur à présenter lui-même des rapports d'essai.
- Mesures relatives à la conformité de la production : un nouveau paragraphe garantit que la procédure en matière de conformité de la production est correctement suivie.
- Certificat de conformité et marquage : la position commune introduit la possibilité pour un État membre de demander que le certificat de conformité soit traduit dans sa propre langue et la possibilité pour le constructeur de transmettre les informations par voie électronique à l'autorité d'immatriculation.
- Dérogations pour des technologies ou des concepts nouveaux : les véhicules construits conformément à une réception provisoire acceptée par un État membre ou un petit nombre d'États membres avant la révocation de celle-ci sur décision de la Commission peuvent être immatriculés, vendus ou mis en service dans les États membres ayant accepté que la réception provisoire ait effet.
- Réception nationale par type de petites séries : le texte a été remanié afin de rendre l'application des dispositions concernant les petites séries nationales plus pragmatiques pour les constructeurs. Les États membres peuvent fixer des règles pratiques facilitant la reconnaissance mutuelle.
- Réceptions individuelles : selon la position commune, il n'est pas nécessaire de procéder à des essais destructifs. Il n'est pas possible de décentraliser les réceptions individuelles. Il est possible d'appliquer la procédure de réception individuelle aux véhicules qui ont été

modifiés par leur propriétaire avant leur première immatriculation.

- Vente et mise en service de composants et d'entités techniques : le texte permet de mieux distinguer les cas dans lesquels la vente de certains composants non réceptionnés est autorisée ou interdite. Il est précisé que les composants destinés à être installés sur des véhicules qui ne sont pas couverts par la directive ne sont pas tenus de répondre aux prescriptions techniques des directives particulières pertinentes.
- Clauses de sauvegarde : le texte clarifie les mesures à prendre par la Commission en cas de lacunes dans les actes réglementaires applicables ou d'application incorrecte des exigences applicables. Un nouvel article intitulé « Pièces et équipements représentant un risque important pour le bon fonctionnement de systèmes essentiels » met en place une procédure d'autorisation similaire à la réception par type afin de contrôler la vente d'éléments susceptibles de représenter un risque important pour la sécurité du véhicule ou de nuire à l'environnement.
- Rappel de véhicules : la proportionnalité des sanctions applicables à un constructeur obligé de rappeler des véhicules est améliorée. Une nouvelle disposition permet le rappel de pièces qui ne font pas l'objet d'une exigence en vertu d'un acte réglementaire.
- Réglementations internationales : la position commune clarifie la procédure à suivre en ce qui concerne les règlements CEENU exigés pour la réception CE par type ainsi que l'équivalence des règlements CEENU avec des directives ou des règlements.
- Communication d'informations techniques : le constructeur ou ses fournisseurs sont tenus de communiquer des informations précises sur le fonctionnement de certains dispositifs de sécurité.
- Mesures de mise en œuvre et modifications : une clarification est introduite quant à la manière de procéder pour fixer les exigences techniques applicables aux véhicules produits en petites séries autres que les voitures et aux véhicules réceptionnés selon la procédure de réception individuelle: des dispositions harmonisées pourront être prises par la Commission après avis du comité technique visé à l'article 40.
- Notification et désignation des services techniques : le Conseil a entièrement remanié le texte en précisant sous quelles conditions les autorités administratives chargées de la réception par type pouvaient se substituer aux services techniques désignés à cet effet et superviser elles-mêmes des essais effectués dans les installations des constructeurs. Le Conseil a également fixé les conditions pour l'évaluation des compétences des différents acteurs intervenant dans la procédure de réception depuis l'exécution des essais requis, les contrôles de la conformité de la production et les contrôles par prélèvement de véhicules ou de composants sur le marché.
- Sanctions : les États membres détermineront les sanctions applicables en cas de non-respect des dispositions de la directive, prendront toutes les mesures nécessaires à leur mise en œuvre et notifieront ces dispositions à la Commission au plus tard 18 mois après l'entrée en vigueur de la directive.
- Calendrier : le Conseil a revu entièrement le calendrier proposé par la Commission en ce qui concerne la mise en œuvre de la réception communautaire pour les véhicules utilitaires afin de donner plus de temps aux petites et moyennes entreprises pour s'adapter aux nouvelles dispositions. Le nouveau calendrier tient compte du fait que le délai pour la transposition de la directive par les États membres a été porté de 12 à 18 mois. La Commission rendra compte au Parlement européen et au Conseil de l'application de la directive, au plus tard 48 mois après son entrée en vigueur.
- Les annexes de la directive ont été mises à jour afin de tenir compte des modifications résultant de l'introduction des nouveaux articles et de l'entrée en vigueur récente de nouvelles directives particulières.

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

Le Conseil en adoptant sa position commune a apporté son soutien à la proposition modifiée de la Commission. Il a entièrement suivi l'avis de la Commission concernant les amendements adoptés par le Parlement européen en première lecture. Ainsi, tous les amendements qui auraient introduit dans la directive cadre des dispositions incompatibles avec les objectifs de la proposition ont été rejetés. De même les amendements qui avaient trait à des domaines déjà couverts par d'autres législations communautaires ont été rejetés afin de ne pas créer d'incertitude juridique.

Le Conseil a approuvé les amendements du Parlement européen, reformulés par la Commission, qui concernent la réception par type proprement dite parce qu'ils étendent la portée des dispositions présentées initialement. Les amendements ayant trait à la réception individuelle ont été acceptés. Le Conseil a accepté de reconsidérer les limites des petites séries pour tenir compte de l'élargissement de l'Union européenne intervenu en mai 2004.

En ce qui concerne les dates de mise en œuvre de la réception communautaire, le Conseil a rejeté en bloc la proposition du Parlement de reporter toutes les dates proposées par la Commission, estimant qu'un report aussi considérable serait préjudiciable aux intérêts mêmes des constructeurs qui sont les premiers bénéficiaires de l'harmonisation des dispositions techniques et administratives en matière de réception des véhicules. La Commission aurait toutefois préféré, dans l'intérêt même des usagers, des dates plus rapprochées pour la mise en œuvre de la réception communautaire pour les véhicules utilitaires afin, d'une part, d'achever la réalisation du marché intérieur et, d'autre part de rendre obligatoires au plus tôt les exigences en matière de sécurité pour ce type de véhicules.

Le Conseil a apporté un ensemble de modifications qui auront un impact positif sur les procédures de réception. Plusieurs articles ont en outre été introduits pour faire écho aux recommandations du rapport CARS 21 en vue de simplifier la législation communautaire dans le futur. La Commission approuve entièrement ces modifications et soutient la position commune arrêtée par le Conseil à l'unanimité.

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

La commission a adopté le rapport de Malcolm HARBOUR (PPE-DE, UK) modifiant la position commune du Conseil en deuxième lecture de la procédure de codécision. Un grand nombre d'amendements visaient à mettre la directive en conformité avec la décision 2006/512/CE modifiant la décision 1999/468/CE sur la comitologie, en introduisant la nouvelle "procédure de réglementation avec contrôle", le cas échéant. D'autres amendements ont porté sur des questions telles que le marquage des pièces autorisées, la mise à jour des exigences de réception pour certaines catégories de pièces et la mise à jour des annexes pour tenir compte de l'adhésion de la Bulgarie et de la Roumanie.

La commission a également introduit de nouvelles dispositions relatives à la réception par type CE des véhicules qui sont construits ou convertis pour le transport d'utilisateurs de fauteuils roulants. Elle a introduit une nouvelle définition à l'annexe II - "véhicule accessible à un

fauteuil roulant" - ainsi qu'une nouvelle annexe à l'annexe XI de la directive donnant la liste des textes applicables à la réception par type des véhicules construits ou convertis pour le transport d'usagers assis dans leur propre fauteuil roulant. La liste s'appliquerait non seulement aux véhicules construits à cette fin, mais également aux véhicules convertis ayant déjà fait l'objet d'une réception par type CE.

Enfin, la commission a modifié l'Annexe XIX (calendrier pour la mise en œuvre de la directive concernant la réception par type), stipulant que la date de mise en œuvre pour les types existants de véhicules complets et incomplets des catégories M2 et M3 devrait être de 36 mois après l'entrée en vigueur de la directive, et non de 30 mois comme cela figurait dans la position commune. Pour les véhicules complétés des catégories M2 et M3, la date de mise en œuvre pour les types de véhicules existants devrait être de 48 mois et non de 60 mois comme le proposait le Conseil, et pour les nouveaux types de véhicules, elle devrait être de 30 mois et non de 36 mois.

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

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 dores 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).

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

La Commission accepte la totalité des 53 amendements adoptés par le Parlement européen qui sont le résultat de contacts interinstitutionnels ayant pour but d'arriver à un accord en 2^{ème} lecture.

- Un premier groupe d'amendements concerne les « pièces critiques ». Ils ont pour objectif de mieux tenir compte des intérêts des constructeurs de pièces détachées qui approvisionnent le marché de l'après-vente. Certains points de cet article ont en outre été clarifiés.

- Un deuxième groupe d'amendements permet aux constructeurs spécialisés dans la conversion de véhicules destinés aux personnes handicapées de bénéficier d'une procédure de réception par type simplifiée.

- Un troisième groupe concerne les aspects législatifs de la procédure dite de « comitologie » avec droit de regard, qui ont nécessité une adaptation du texte des articles concernés conformément à la formulation la plus récente utilisée par les institutions.

- Un quatrième groupe concerne les références à la réglementation internationale qui ont été alignées sur les recommandations du groupe de travail à haut niveau dans le cadre de CARS 21.

- Un cinquième groupe se rapporte aux adaptations rendues nécessaires suite à l'adhésion de la Bulgarie et de la Roumanie à l'Union européenne.

- Un sixième groupe concerne des dispositions transitoires destinées à permettre aux constructeurs d'autocars et d'autobus de s'adapter progressivement aux nouvelles procédures mises en place par la directive sans pour cela mettre en péril la sécurité routière.

Les autres amendements, de nature rédactionnelle, visent à : créer un lien avec la législation Euro 5 et Euro6 ; clarifier qu'il n'y a pas de chevauchement entre la directive cadre et la directive « machines » ; clarifier que les adaptations techniques des aspects couverts par la directive cadre peuvent être effectués au moyen de règlement CE ; permettre d'effectuer la réception par type pour n'importe quelle source d'énergie utilisée pour la propulsion du véhicule ; mieux définir les concepts de systèmes de retenue pour adultes et enfants ; aligner la formulation sur une résolution adoptée récemment par le groupe de travail 29 de la Commission économique pour l'Europe des Nations-unies.

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

OBJECTIF : établir un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, composants et entités techniques destinés à ces véhicules.

ACTE LÉGISLATIF : Directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules.

CONTENU : le Conseil a adopté la directive en approuvant tous les amendements votés par le Parlement européen en deuxième lecture.

Objet : la directive établit un cadre harmonisé contenant les dispositions administratives et les exigences techniques à caractère général applicables à la réception de tous les véhicules neufs relevant de son champ d'application ainsi que des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules, en vue de faciliter leur immatriculation, leur vente et leur mise en service dans la Communauté. La directive établit également les dispositions applicables à la vente et à la mise en service des pièces et des équipements destinés à des véhicules réceptionnés conformément à la présente directive. Les exigences techniques spécifiques concernant la construction et le fonctionnement des véhicules sont fixées en application de la présente directive dans des actes réglementaires, dont la liste exhaustive figure à l'annexe IV.

Champ d'application : la directive s'applique à la réception par type des véhicules conçus et construits en une seule ou en plusieurs étapes pour circuler sur route, ainsi que des systèmes, des composants et des entités techniques conçus et construits pour ces véhicules. Elle s'applique également à la réception individuelle de ces véhicules ainsi qu'aux pièces et aux équipements destinés aux véhicules visés par la directive. La directive ne s'applique pas à la réception par type ni à la réception individuelle des véhicules suivants : a) tracteurs agricoles ou forestiers ; b) quadricycles ; c) véhicules à chenilles. La réception par type ou individuelle est facultative pour les véhicules suivants : a) véhicules conçus pour être utilisés sur les chantiers de construction ; b) véhicules conçus pour être utilisés par les forces armées ; c) machines mobiles. La réception individuelle est facultative pour les véhicules destinés exclusivement aux courses automobiles sur route.

Procédures : le constructeur peut opter pour l'une des procédures suivantes : a) la réception par type par étapes ; b) la réception par type en une seule étape ; c) la réception par type mixte. Le constructeur est responsable, vis-à-vis de l'autorité compétente en matière de réception, de tous les aspects du processus de réception et de la conformité de la production, qu'il soit ou non directement associé à toutes les étapes de la construction d'un véhicule, d'un système, d'un composant ou d'une entité technique. Dans le cas d'une réception par type multi-étape, chaque constructeur est responsable de la réception et de la conformité de la production des systèmes, des composants ou des entités techniques ajoutés lors de l'étape de réalisation du véhicule dont il est chargé. Si un État membre estime qu'un type de véhicule, de système, de composant ou d'entité technique, bien que satisfaisant aux dispositions requises, risque de compromettre gravement la sécurité routière ou nuit gravement à l'environnement ou à la santé publique, il peut refuser de procéder à la réception CE par type.

Vente et mise en service de pièces ou d'équipements susceptibles de présenter un risque important pour le bon fonctionnement de systèmes essentiels : sur ce point controversé le texte stipule 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 s'efforcera de parvenir à un juste équilibre entre : 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. Chaque pièce ou partie d'équipement autorisée devra recevoir un marquage approprié. À compter du 29 octobre 2007, 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.

Règlementations internationales : les règlements CEE-ONU auxquels la Communauté a adhéré font partie de la réception CE par type d'un véhicule au même titre que les directives particulières ou les règlements particuliers. Si la Communauté décide d'appliquer à titre obligatoire un règlement CEE-ONU aux fins de la réception CE par type de véhicule, les annexes de la présente directive seront modifiées, s'il y a lieu, conformément à la procédure de réglementation avec contrôle. Sur proposition de la Commission, le Conseil, statuant à la majorité qualifiée, pourra reconnaître l'équivalence entre les conditions ou les dispositions relatives à la réception CE par type de systèmes, de composants et d'entités techniques établies par la présente directive et les procédures établies par des réglementations internationales ou des réglementations de pays tiers, dans le cadre d'accords multilatéraux ou bilatéraux entre la Communauté et des pays tiers.

Informations techniques : les constructeurs devront fournir des informations pertinentes aux propriétaires des véhicules afin de prévenir une mauvaise utilisation des dispositifs de sécurité. La directive souligne également l'importance : i) que les équipementiers aient accès à certaines informations ne pouvant être obtenues qu'auprès du constructeur du véhicule, à savoir les informations techniques, y compris les dessins, requises pour élaborer des pièces destinées au marché des pièces et des équipements de rechange ; ii) que les constructeurs fournissent aux opérateurs indépendants un accès aisé à l'information afin de permettre la réparation et la maintenance des véhicules dans un marché pleinement concurrentiel.

Véhicules à usage spécial : la directive inclut 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.

Bus et autocars : des dispositions transitoires sont prévues afin de permettre aux constructeurs d'autocars et d'autobus des catégories M2 et M3 de s'adapter progressivement aux nouvelles procédures mises en place par la directive sans pour cela mettre en péril la sécurité routière.

Évaluation : au plus tard le 29 avril 2011, les États membres informeront la Commission quant à l'application des procédures de réception par type établies dans la directive, et notamment de l'application du processus multi-étape. S'il y a lieu, la Commission proposera les modifications jugées nécessaires pour améliorer le processus de réception par type. Sur la base des informations communiquées, la Commission rendra compte au Parlement européen et au Conseil de l'application de la directive, au plus tard le 29 octobre 2011.

TRANSPOSITION : 29/04/2009.

ENTRÉE EN VIGUEUR : 29/10/2007.