



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

réparation automobile

Question écrite n° 117300

Texte de la question

M. Kléber Mesquida souhaite attirer l'attention de M. le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie sur la clause de réparation visant à supprimer sur le marché secondaire de la réparation le monopole des constructeurs sur les pièces de carrosserie. Le Parlement européen et le Conseil des ministres de l'Union se prononceront au premier semestre de cette année sur cette clause. Elle concerne 45 000 entreprises de la rechange indépendante, implantées sur tout le territoire et 183 000 salariés. La fédération française de la distribution automobile (FEDA) rappelle l'intérêt de soutenir l'adoption de cette clause de réparation qui favorisera le développement des PME-PMI de l'après-vente automobile, présentes dans le tissu économique régional et non délocalisables. Par ailleurs, il apparaît important que leur demande d'accès aux codes électroniques de réinitialisation des véhicules et de l'information technique permettant au consommateur de faire réparer et entretenir son véhicule chez le réparateur de proximité de son choix soit entendue. Aussi, il lui demande quelles mesures il compte prendre pour s'orienter et concrétiser une offre d'entretien ou de réparation adaptée permettant d'avoir un parc de véhicules en meilleur état et donc plus sûr et moins polluant tout en assurant la mobilité pour tous.

Texte de la réponse

La directive 98/71 du 13 octobre 1998 relative à la protection juridique des dessins ou modèles s'applique aux enregistrements de dessins et modèles de tout article industriel et artisanal auprès de services agréés des États membres. Cette directive concerne notamment les pièces extérieures utilisées pour la réparation en vue de rendre aux produits leur apparence initiale. Pour les automobiles, il s'agit de l'ensemble constituant la carrosserie (vitrierie, phares et tôlerie). La directive prévoit que les États membres maintiennent en vigueur leurs dispositions juridiques existantes à la date de publication de la directive ou les modifient dans le sens d'une diminution des protections accordées aux industriels pour leurs dessins et modèles. La France et l'Allemagne ont maintenu des législations protégeant les dessins et modèles pour les pièces détachées de rechange ; d'autres pays, parmi lesquels l'Espagne, l'Italie et le Royaume-Uni, ont entièrement renoncé à cette protection. Un projet de modification a été adopté par le collège des commissaires le 14 septembre 2004 : il prévoit une « clause de réparation » qui envisage la suppression de la protection juridique des dessins et modèles pour les pièces détachées de rechange. Les discussions préalables aux votes du Conseil et du Parlement européen sont en cours. Les autorités françaises souhaitent que soit pris en compte le souci de ne pas décourager les investissements de recherche de plus en plus importants consentis dans tous les secteurs, et notamment celui de l'automobile, pour améliorer les formes, les fonctionnalités et la sécurité des produits. La protection de la propriété intellectuelle est le garant d'une juste rémunération de l'innovation, condition essentielle pour le développement de l'emploi industriel. Enfin, plusieurs études réalisées au Royaume-Uni, qui a supprimé toute protection des dessins ou modèles depuis vingt ans, montrent que le gain financier pour le consommateur est loin d'être avéré. Pour l'ensemble de ces raisons, les autorités françaises ne sont pas favorables au texte proposé par la commission et font valoir cette position, partagée par plusieurs partenaires, dans les discussions en cours. En ce qui concerne l'accès des réparateurs indépendants aux informations techniques, le récent

règlement européen Euro5/6 impose aux constructeurs de fournir un accès sans restriction et dans un format normalisé aux informations sur la réparation et l'entretien 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 au contenu fourni et à l'accès accordé aux concessionnaires et aux ateliers de réparation officiels. Le règlement précise que les informations doivent être présentées d'une manière cohérente et tout d'abord être conformes aux exigences techniques de la norme OASIS (norme permettant de standardiser l'accès aux informations techniques des véhicules). Les constructeurs mettent des documents de formation à la disposition des opérateurs indépendants tout comme des concessionnaires et ateliers de réparation officiels. Le règlement comprend une liste très complète des informations qui doivent être fournies. Le constructeur doit, lorsqu'il demande la réception CE ou la réception nationale, fournir à l'autorité chargée de la réception une preuve de conformité aux dispositions du règlement pour ce qui concerne l'accès à ces informations sans discrimination à tous fabricants et/ou réparateurs intéressés de composants, d'outils de diagnostic ou d'équipements d'essai. L'entrée en vigueur des dispositions du règlement devrait s'effectuer dans le courant de l'année 2007, dès leur publication.

Données clés

Auteur : [M. Kléber Mesquida](#)

Circonscription : Hérault (5^e circonscription) - Socialiste

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 117300

Rubrique : Automobiles et cycles

Ministère interrogé : économie

Ministère attributaire : économie

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 30 janvier 2007, page 967

Réponse publiée le : 3 avril 2007, page 3344