

**ASSEMBLÉE NATIONALE**  
2 mars 2021

---

**LUTTE CONTRE LE DÉRÈGLEMENT CLIMATIQUE - (N° 3875)**

Rejeté

**AMENDEMENT**

N ° 2020

présenté par

M. François-Michel Lambert, Mme De Temmerman et M. Charles de Courson

-----

**ARTICLE ADDITIONNEL****APRÈS L'ARTICLE 13, insérer l'article suivant:**

I. – Le chapitre III du titre I<sup>er</sup> du livre V de la deuxième partie du code de la propriété intellectuelle est ainsi modifié :

1° L'article L. 513-1 est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« La durée maximale de vingt-cinq ans prévue au premier alinéa est ramenée à dix ans pour les pièces mentionnées au 4<sup>o</sup> de l'article L. 513-6 pour lesquelles cette disposition ne prévoit pas d'exception à l'exercice des droits conférés par l'enregistrement d'un dessin ou modèle. » ;

2° L'article L. 513-6 est ainsi modifié :

a) Aux a), b) et c), les références : « a) », « b) », et « c) » sont respectivement remplacées par les références : « 1<sup>o</sup> », « 2<sup>o</sup> », et « 3<sup>o</sup> » ;

b) Il est ajouté un 4<sup>o</sup> ainsi rédigé : « 4<sup>o</sup> D'actes visant à rendre leur apparence initiale à un véhicule à moteur ou à une remorque au sens de l'article L. 110-1 du code de la route et qui :

« a) portent sur des pièces relatives au vitrage, à l'optique et aux rétroviseurs ;

« b) ou sont réalisés par l'équipementier ayant fabriqué la pièce d'origine. »

II. – Le 1<sup>o</sup> du I entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2022.

III. – Le 2<sup>o</sup> du I entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2023 pour les pièces mentionnées au a) du 4<sup>o</sup> de l'article L. 513-6 du code de la propriété intellectuelle, dans sa rédaction résultant du présent article, et au 1<sup>er</sup> janvier 2021 pour celles mentionnées au b) du même 4<sup>o</sup> . »

## EXPOSÉ SOMMAIRE

Lors des vingt dernières années, du fait notamment du monopole des constructeurs en matière de fabrication de pièces de carrosserie, ce poste de dépenses a connu une augmentation de 75 %, soit plus du double de l'inflation sur cette même période. En la matière, la France est le dernier grand pays d'Europe à connaître un tel monopole, alors même que l'ouverture de ce marché à la concurrence favoriserait conjointement le pouvoir d'achat des consommateurs et l'activité des équipementiers français, en particulier les PME. En effet, en cas d'ouverture totale du marché, les Français pourraient réaliser une économie chiffrée à plus de 400 millions d'euros. En outre, cette mesure serait bénéfique à l'ensemble des acteurs de la filière automobile, comme l'indiquait, dès 2012, l'Autorité de la Concurrence. Les consommateurs bénéficieraient ainsi de prix plus bas sur les pièces mais aussi d'une baisse du coût des assurances automobiles, qui financent une large partie de la réparation en carrosserie-vitrage. L'entrée en vigueur de cette mesure favoriserait également les équipementiers français, souvent des petites et moyennes entreprises, qui pourraient capter une part de ce marché en produisant des pièces de qualité, avec des marges plus faibles que les constructeurs ou leurs partenaires. Enfin, diminuer ainsi le coût des pièces détachées entraînera le renforcement de la sécurité routière. En effet, la baisse des prix encouragera les automobilistes à procéder plus rapidement aux réparations dont leurs véhicules ont besoin. Ainsi, cet amendement vise à libéraliser le marché des pièces détachées en soumettant à la représentation nationale la disposition adoptée dans le cadre de l'examen en première lecture du projet de loi d'Orientation des Mobilités. Celle-ci fut censurée par le Conseil constitutionnel dans sa décision n° 2019-794 du 20 décembre 2019, au motif qu'elle ne présentait pas de lien, même indirect, avec les dispositions prévues dans la version initiale dudit projet de loi.