

Contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans la Communauté

1998/0097(COD) - 17/12/2010 - Document de suivi

Le présent rapport constitue le deuxième rapport de la Commission concernant l'application de la directive 2000/30/CE relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans la Communauté. Il couvre à la fois les périodes 2005-2006 et 2007-2008, en raison des retards dans la communication des informations pour 2005-2006.

Il faut rappeler que la directive comprend une liste de 12 points pouvant faire l'objet d'un contrôle. La non-conformité des points contrôlés doit être mentionnée dans les rapports d'inspection, ainsi que la suspension éventuelle de l'utilisation des véhicules qui présentent des défauts graves.

Évaluation statistique: le rapport note que **la plupart des États membres ne respectent pas de manière satisfaisante les obligations statistiques et d'information** de la directive 2000/30/CE:

- les données ne sont pas toujours transmises en temps utile;
- lorsqu'elles sont communiquées, elles ne le sont pas avec un niveau de détail suffisant pour permettre une évaluation satisfaisante de l'efficacité des politiques de l'UE en matière de sécurité routière et de protection de l'environnement.

La directive prévoit un modèle de rapport individuel de contrôle technique routier, mais le formulaire en question n'est pas facile à utiliser pour la transmission électronique de l'ensemble des statistiques utiles à la Commission. Les États membres communiquent les informations sous des formes extrêmement variées qui rendent difficile la confrontation des résultats.

La Commission estime qu'il serait préférable qu'à l'avenir les données soient communiquées dans un format directement exploitable par des moyens informatiques. Elle pourrait proposer **un format commun pour la communication des données statistiques à la Commission par voie électronique.**

Les services de la Commission pourraient envisager de **convoquer le comité pour l'adaptation au progrès technique** chargé de l'assister dans la mise en œuvre de la directive 2000/30/CE pour rechercher des solutions aux difficultés rencontrées par les États membres dans la collecte, la compilation et la communication des données statistiques relatives aux contrôles techniques routiers, y compris d'éventuelles modifications du modèle de rapport de contrôle technique routier figurant à l'annexe I de la directive.

L'analyse des informations communiquées ne permet pas d'expliquer les importantes variations des taux de non-conformité observées entre les États membres. Une explication sera recherchée avec les États membres.

Véhicules non conformes : selon le rapport, les informations communiquées pour la période 2007-2008 montrent que la proportion de véhicules jugés non conformes aux exigences de la directive par rapport à l'ensemble des véhicules contrôlés immatriculés dans l'Union européenne varie considérablement d'un État membre à l'autre,

Parmi les 26 États membres qui ont fourni des informations sur le nombre de véhicules non conformes et le nombre total de véhicules contrôlés immatriculés dans l'Union européenne, trois enregistrent un taux de non-conformité inférieur à 1%. Une proportion importante de véhicules non conforme a été relevée au Danemark (63%), à Malte (55,2%), au Royaume-Uni (48,9%) et en Autriche (41,4%).

Si le Danemark et Malte contrôlent relativement peu de véhicules, les statistiques sur les contrôles techniques routiers communiquées par le Royaume-Uni et l'Autriche portent sur un nombre de véhicules statistiquement pertinent, à savoir respectivement 165.927 et 12.658 véhicules contrôlés immatriculés dans l'Union européenne.

Véhicules contrôlés : le nombre de véhicules immatriculés dans l'Union européenne qui ont été contrôlés sur la période 2007-2008 varie considérablement d'un État membre à l'autre. Le nombre de contrôles n'est pas proportionné à l'importance du trafic routier dans chaque État membre. Le ratio des véhicules contrôlés par million de kilomètres parcourus se situe dans une fourchette de 0,3 en Irlande à 15 en Allemagne. En chiffres absolus, Chypre, le Luxembourg, le Portugal et le Danemark effectuent relativement peu de contrôles. La proportion de bus par rapport à l'ensemble des véhicules contrôlés dans chaque État membre est généralement faible.

Véhicules non immatriculés sur le territoire des États membres : le rapport note que beaucoup d'États membres contrôlent essentiellement (à plus de 80%) les véhicules immatriculés sur leur propre territoire. La proportion de véhicules non immatriculés sur leur territoire par rapport à l'ensemble des véhicules contrôlés par les États membres est très variable.

Le rapport attire l'attention des États membres sur le fait que le contrôle des véhicules non immatriculés sur leur territoire contribue à la généralisation des meilleures pratiques. Cette proportion devrait dès lors être aussi élevée que possible par rapport aux flux routiers observés.

Selon la Commission, **une plus grande harmonisation des méthodes d'essai et d'évaluation des défauts** semble nécessaire pour réduire les écarts entre les États membres. La Commission continuera de réfléchir à l'opportunité d'adopter de nouvelles mesures afin de réduire les différences.

Les taux de conformité diffèrent selon les États membres, alors que rien ne semble indiquer que les véhicules provenant d'autres États membres sont traités différemment des véhicules immatriculés dans l'État membre déclarant.