

Contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques. Paquet «contrôle technique»

2012/0184(COD) - 13/07/2012 - Document de base législatif

OBJECTIF : promouvoir et faire respecter les règles concernant le contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques aux fins de renforcer la sécurité routière et la protection de l'environnement (Paquet «contrôle technique»).

ACTE PROPOSÉ : Règlement du Parlement européen et du Conseil.

CONTEXTE : pour qu'un véhicule puisse être mis sur le marché, il doit satisfaire à l'ensemble des exigences liées à la réception par type ou à la réception individuelle et garantissant qu'il répond à un niveau optimal de sécurité et de protection de l'environnement. Après cette réception, les véhicules en circulation doivent être soumis à des contrôles techniques périodiques. Le contrôle technique a pour objectif de vérifier le bon fonctionnement des composants de sécurité, la performance environnementale et la conformité du véhicule.

La mise à jour des règles harmonisées relatives au contrôle technique des véhicules à moteur devrait contribuer à atteindre l'objectif d'une réduction de moitié du nombre de victimes de la route d'ici à 2020, comme prévu dans [les orientations politiques pour la sécurité routière de 2011 à 2020](#). Elle contribuera également à la réduction des émissions qui sont associées, dans le secteur du transport routier, au mauvais entretien des véhicules, conformément à la [stratégie européenne pour des véhicules propres et économies en énergie](#) ainsi qu'à la [politique intégrée en matière d'énergie et de changement climatique](#).

La proposition s'inscrit dans un **paquet de mesures** comprenant également : [une proposition de modification de la directive 1999/37/CE](#) relative aux documents d'immatriculation des véhicules; [une proposition de règlement](#) relatif au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans l'Union, et abrogeant la directive 2000/30/CE.

ANALYSE D'IMPACT : les options suivantes ont été envisagées:

- **Option 1** : le «statu quo» qui préserve le cadre juridique actuellement en vigueur dans l'UE ;
- **Option 2** : l'«approche non contraignante» consistant à mieux mettre en œuvre et suivre de plus près l'application de la législation existante;
- **Option 3** : l' «approche législative» s'articulant autour de deux axes: a) réviser à la hausse les normes minimales européennes régissant les contrôles techniques périodiques (CTP) et les contrôles routiers inopinés (CRI), et définir des normes obligatoires ; b) à un stade ultérieur, la création éventuelle d'un système européen d'échange de données harmonisé reliant entre elles les bases de données existantes.

L'analyse d'impact ayant montré qu'il serait avantageux de **combiner une approche non contraignante et une approche réglementaire**, les mesures non contraignantes ont été intégrées aux dispositions législatives.

BASE JURIDIQUE : article 91 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

CONTENU : le paquet de mesures relatives au contrôle technique reprendra les prescriptions composant le cadre législatif existant en la matière, qui recouvre les contrôles techniques (directive 2009/40/CE), les contrôles routiers (directive 2000/30/CE) et les règles relatives à l'immatriculation des véhicules (directive 1999/37/CE).

Par rapport à la législation actuelle sur le contrôle technique, la proposition **étend le champ d'application** du dispositif existant à de nouvelles catégories de véhicule, notamment les motocycles, et aligne la fréquence d'inspection des véhicules à kilométrage élevé sur celle des véhicules anciens. La proposition énonce également de **nouvelles exigences** concernant plusieurs aspects liés à la qualité des contrôles, à savoir :

Accès aux informations : les centres de contrôle devraient avoir accès aux informations techniques nécessaires pour réaliser les essais, y compris ceux des composants électroniques de sécurité tels que l'ABS (dispositif antiblocage) et l'ESC (système de contrôle électronique de stabilité). Les constructeurs devraient fournir l'accès à ces informations, à l'instar de ce qui existe déjà pour les informations liées à l'entretien et à la réparation des véhicules.

Inspections : elles deviendraient obligatoires pour les véhicules motorisés à deux et trois roues, les remorques légères de 3,5 tonnes maximum et les tracteurs dont la vitesse par construction est supérieure à 40 km/h.

Compte tenu de l'âge du véhicule et du kilométrage annuel, la fréquence des inspections des véhicules anciens serait augmentée et les véhicules à kilométrage élevé seraient inspectés chaque année, comme c'est déjà le cas pour les taxis et les ambulances. Un délai de quatre mois, pendant lequel le contrôle technique devra être effectué, laissera une marge de manœuvre suffisante aux citoyens/particuliers et aux exploitants.

Équipement pour les essais : l'équipement à utiliser pour les essais devrait respecter certaines exigences minimales permettant de réaliser efficacement les essais décrits dans la méthodologie. Les défaillances constatées doivent être appréciées à l'aune de critères harmonisés liés aux risques qu'elles représentent pour la sécurité routière.

Qualification et formation du personnel : les inspecteurs chargés du contrôle technique devraient disposer d'un certain niveau de connaissance et de compétence et être adéquatement formés. Ils devront être libres de tout conflit d'intérêt, en particulier en ce qui concerne les liens économiques, personnels ou familiaux avec le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule. Les contrôles techniques effectués par des organismes privés agréés feraient l'objet d'une surveillance.

Rapports d'inspection et sanctions: ces rapports contenant notamment des informations sur le kilométrage des véhicules, seraient consignés dans des registres nationaux, ce qui facilitera la traque des fraudes au compteur kilométrique. Ces fraudes devraient également être considérées plus systématiquement comme des infractions passibles de sanction.

Points de contact nationaux : dans plusieurs États membres, le contrôle technique est réalisé par une multitude de centres privés agréés. Pour garantir un échange efficace d'informations entre États membres, il est proposé de désigner des points de contact nationaux et d'établir un certain nombre de procédures communes concernant notamment les délais minimaux et la nature des informations à transmettre.

Pouvoirs de la Commission : cette dernière sera habilitée à modifier le règlement de manière à tenir compte, le cas échéant, de l'évolution de la législation européenne en matière de réception en ce qui concerne les catégories de véhicules, et à actualiser les annexes en fonction des progrès techniques au moyen d'actes délégués. Elle pourra, par exemple, introduire de nouvelles procédures de contrôle basées

sur des systèmes modernes de post-traitement des émissions qui, au terme de leur développement, permettront de vérifier la conformité aux niveaux d'émissions de NOx et de particules.

INCIDENCE BUDGÉTAIRE : la proposition n'a aucune incidence sur le budget de l'Union.

ACTES DÉLÉGUÉS : la proposition contient des dispositions habilitant la Commission à adopter des actes délégués conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.