

Contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans l'Union. Paquet «contrôle technique»

2012/0186(COD) - 17/06/2013 - Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique

La commission des transports et du tourisme a adopté le rapport d'Olga SEHNALOVÁ (S&D, CZ) sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans l'Union, et abrogeant la directive 2000/30/CE.

La commission parlementaire recommande que la position du Parlement européen adoptée en première lecture suivant la procédure législative ordinaire modifie la proposition de la Commission comme suit :

Objet et champ d'application du règlement : les députés veulent préciser que les contrôles techniques routiers doivent être effectués **sans discrimination** fondée soit sur la nationalité du conducteur soit sur le pays d'immatriculation ou de mise en circulation du véhicule utilitaire concerné.

Certains modèles de tracteurs devraient également être inclus dans le champ d'application du règlement étant donné qu'ils sont de plus en plus souvent **utilisés sur la voie publique à des fins commerciales**. C'est le cas des tracteurs à roues de la catégorie T5, principalement utilisés sur la voie publique pour le transport routier de marchandises à des fins commerciales, ayant une vitesse maximale par construction supérieure à 40 km/h. En outre, les députés jugent approprié de **contrôler toute remorque**, quels que soient ses dimensions ou son type, lorsqu'elle est utilisée avec des véhicules des catégories M2 et M3.

Contrôles routiers : le rapport souligne que les contrôles techniques routiers des véhicules utilitaires devraient **seulement compléter les contrôles périodiques** et devraient cibler les véhicules sur la voie publique qui constituent un danger immédiat du point de vue de la sécurité routière.

Date et fréquence des contrôles : les députés suggèrent que les contrôles de sécurité s'effectuent suivant une **fréquence accrue** de manière à permettre de reporter à la deuxième/troisième année d'utilisation le contrôle plus approfondi effectué en fonction de la catégorie du véhicule, et d'éviter les contrôles inutiles.

Le nombre total de **contrôles initiaux** devrait correspondre au moins à 5% du nombre total des véhicules utilitaires visés au règlement qui sont immatriculés sur le territoire d'un État membre. Au moins **5% des véhicules utilitaires qui ne sont pas immatriculés sur le territoire d'un État membre**, mais qui y sont exploités, devraient faire, proportionnellement, l'objet de contrôles.

Système de contrôle routier utilisant une classification par niveau de risque : une classification par niveau de risque fondée sur le nombre et la gravité des défaillances constatées sur les véhicules utilitaires au cours de contrôles techniques périodiques et de contrôles techniques routiers devrait être mise en place, à l'échelle de l'Union.

Le système de classification devrait être fondé sur les différents **registres électroniques nationaux interconnectés dans toute l'Union** et être administré par l'autorité compétente de chaque État membre. A terme, les certificats de contrôle technique ou les rapports de contrôle routier seraient établis au moyen d'un **formulaire type européen**.

Responsabilités : les amendements précisent que les entreprises devraient veiller à ce que les véhicules qu'elles exploitent soient, à tout moment, **techniquement aptes à circuler** et à ce que l'original ou une

copie certifiée conforme du certificat de contrôle technique ainsi qu'une preuve de la réussite du contrôle délivrée à la suite du dernier contrôle technique **soient conservés à bord.**

Nature des contrôles routiers : lors de chaque contrôle routier initial, l'inspecteur devrait procéder à une évaluation visuelle de **l'état technique du véhicule**. Le contrôle routier plus approfondi devrait également porter sur les **aspects suivants** : châssis et cadre ; roues et pneumatiques ; dispositif d'attelage ; bruits et émissions d'échappement.

Lorsque les contrôles doivent être effectués dans un centre d'essai, ceux-ci devraient être réalisés dans les meilleurs délais et dans le centre le plus proche.

Contrôle de l'arrimage du chargement : les amendements précisent que les inspecteurs pourront soumettre un véhicule à un contrôle de l'arrimage de son chargement conformément aux normes existantes. Le résultat de ce contrôle ne sera pas intégré dans le système de classification par niveau de risque tant que les règles relatives à l'arrimage du chargement ne sont pas harmonisées à l'échelle de l'Union.

La Commission devra soumettre au Parlement européen et au Conseil **un rapport sur le degré d'harmonisation en matière d'arrimage du chargement** dans le transport routier et les contrôles correspondants sur route. Le rapport sera, au besoin, accompagné de propositions législatives.

Rapport de contrôle : les résultats des contrôles routiers devraient être transmis **par voie électronique** à l'autorité d'immatriculation du véhicule, à son propriétaire et, dans le cas de véhicules immatriculés dans un autre État membre, grâce à l'utilisation du **registre européen des entreprises de transport routier (ERRU)**, conformément au règlement (CE) n° 1071/2009.

Coopération entre les États membres : lorsque des défaillances majeures ou critiques sont constatées, le nom de l'exploitant devrait être communiqué au point de contact. **L'État membre d'immatriculation devrait fournir des informations** à l'autorité chargée de procéder à un contrôle technique routier en ce qui concerne le profil de risque de l'entreprise dont le véhicule est inspecté. Ces informations devraient être fournies par voie électronique dans un délai raisonnable.

Sanctions : les députés estiment que l'utilisation d'un véhicule inapte à la circulation sur la voie publique peut donner lieu à des sanctions, ce qui ne doit, en revanche, pas être le cas des irrégularités non corrigées à la suite d'un contrôle.