

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

2012/0186(COD) - 02/07/2013 - Texte adopté du Parlement, vote partiel en 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen a adopté des **amendements** à 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 question a été renvoyée pour réexamen à la commission compétente. Le vote est reporté à une séance ultérieure.

Objet et champ d'application du règlement : les députés veulent que les contrôles techniques routiers soient 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.

Les députés proposent d'inclure dans le champ d'application du règlement **les 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. Ils jugent également approprié de contrôler **toute remorque attelée**, quels que soient ses dimensions ou son type, lorsqu'elle est utilisée avec des véhicules des catégories M2 et M3, N1, N2 et N3.

Contrôles techniques : ceux-ci devraient être principalement réalisés au moyen de **contrôles périodiques**. 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 : le Parlement suggère 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 : les députés suggèrent qu'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 soit 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. Trois ans après l'entrée en vigueur du [règlement du Parlement européen et du Conseil relatif au contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques](#), les certificats de contrôle technique ou les rapports de contrôle routier devraient être établis au moyen d'un **formulaire type européen**.

Pour permettre aux entreprises d'améliorer leur profil de risque, les députés suggèrent que **les informations sur la conformité de ces dernières aux exigences liées au contrôle technique**, qui résultent des contrôles effectués par les entreprises avec certaines fréquences soient prises en compte aux fins de l'établissement de la classification par niveau de risque d'une entreprise. Seraient concernés en particulier les véhicules des catégories N2, N3 et O4.

Le système de classification par niveau de risque devrait comprendre les informations relatives au contrôle technique des véhicules couverts par le règlement, **quatre ans** après l'entrée en vigueur du règlement.

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.

S'il ressort du certificat de contrôle technique correspondant au dernier contrôle technique effectué que l'un des points énumérés à l'annexe II a fait l'objet d'un contrôle **au cours des trois mois qui précédent**, l'inspecteur ne devrait pas vérifier pas ce point, sauf si le contrôle est justifié en raison d'une défaillance manifeste.

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.

Actes délégués : le Parlement propose de limiter à **cinq ans** (renouvelables) la délégation de pouvoir conférée à la Commission, auparavant accordée pour une durée indéterminée.