

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

2012/0184(COD) - 02/07/2013 - Texte adopté du Parlement, vote partiel en 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 560 voix pour, 94 contre et 60 abstentions, des **amendements** à la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques et abrogeant la directive 2009/40/CE.

La question a été renvoyée pour réexamen à la commission compétente. Le vote est reporté à une séance ultérieure.

Exigences minimales : les exigences techniques et les méthodes de contrôle technique établies dans les annexes devraient être considérées comme des **normes minimales de l'Union** européenne dans le but d'assurer un niveau élevé de sécurité routière et de protection de l'environnement. Les États membres devraient donc être autorisés à maintenir ou à introduire des normes plus élevées. Il en va de même pour **les qualifications professionnelles minimales requises des inspecteurs.**

Contrôle technique : la définition devrait être précisée et adaptée à l'objectif du contrôle technique périodique qui est **d'apprécier le fonctionnement correct des systèmes de sécurité et d'environnement**. La réception ne devrait constituer qu'une période de référence pour comprendre quelles sont les exigences en matière de sécurité et d'environnement applicables au véhicule. Ces exigences ne devraient pas concerner les pièces ou les composants eux-mêmes.

Le contrôle technique devrait être effectué, en principe, **dans l'État membre dans lequel le véhicule est immatriculé par l'autorité compétente dudit État membre**, par un organisme public auquel il a confié cette tâche, ou par des organismes ou des établissements agréés par l'État et agissant sous sa surveillance. Les députés demandent que les fabricants d'équipements de contrôle aient **accès aux données** dont ils ont besoin afin de mettre en place des équipements fonctionnant correctement.

Champ d'application : le règlement devrait s'appliquer, entre autres :

- aux véhicules à moteur conçus et construits essentiellement pour le transport de personnes et de leurs bagages ;
- aux remorques conçues et construites pour le transport de marchandises ou de personnes, ainsi que pour l'hébergement de personnes ;
- à compter du 1^{er} janvier 2016, aux véhicules à deux ou trois roues (catégories L3e, L4e, L5e et L7e) ;
- aux tracteurs à roues de **catégorie T5 principalement utilisés sur la voie publique** ayant une vitesse maximale par construction supérieure à 40 km/h.

En outre, le règlement devrait s'appliquer à compter du **1er janvier 2018** aux véhicules suivants sauf si la Commission démontre dans un rapport qu'une telle mesure serait inefficace : i) véhicules à deux ou trois roues – catégories L1e, L2e et L6e ; ii) véhicules utilisés par les forces armées, les services des pompiers, la protection civile, les services d'urgence ou de sauvetage.

Les États membres devraient également pouvoir **étendre l'obligation de contrôle technique périodique à d'autres catégories de véhicules** après en avoir informé la Commission.

Fréquence des contrôles : le Parlement propose que les véhicules appartenant aux catégories M1, N1 et O2 soient contrôlés **quatre ans après la date de première immatriculation du véhicule, puis tous les deux ans**. Les véhicules appartenant à la catégorie T5 (tracteur agricole à vitesse maximale par construction supérieure à 40 km/h) principalement utilisés sur la voie publique seraient contrôlés **un an après la date de première immatriculation du véhicule, puis annuellement**.

Les députés ont également introduit une disposition permettant aux États membres d'appliquer des contrôles périodiques à **n'importe quel véhicule** et d'imposer des contrôles plus fréquents à n'importe quel type de véhicule.

La proposition de la Commission prévoit que si, lors du premier contrôle technique effectué après sa première immatriculation, un véhicule de la catégorie M1 ou N1 a atteint **160.000 km**, il est ensuite soumis à un contrôle technique annuel. Les députés estiment qu'il existe **un risque de manipulation des odomètres lié à la disposition proposée**. Ils proposent donc de la supprimer.

Voitures présentant un intérêt historique : la proposition exclut les voitures présentant un intérêt historique du champ d'application de la législation européenne. Les députés estiment que les États membres devraient avoir **plus de latitude dans la fixation des exigences nationales** en matière de définition et de contrôle desdits véhicules. Ils suggèrent de modifier la définition afin de la rendre plus souple.

Ré-immatriculation : les titulaires de véhicules devraient être autorisés à s'appuyer sur le contrôle technique valable en cas de ré-immatriculation. Afin de faciliter la ré-immatriculation des véhicules à moteur dans l'ensemble de l'Union, un amendement instaure **un système de reconnaissance mutuelle des certificats de contrôle technique** entre les États membres, qui prendrait effet à la date d'application du règlement.

Certificat de contrôle technique : le certificat de contrôle technique devrait également être disponible **sous forme électronique**. La Commission devrait définir à cette fin un **formulaire européen unique** pour le contrôle technique. De plus, **le rapport de contrôle** devrait toujours se présenter sous forme électronique et ne pas être demandé à la personne présentant le véhicule au contrôle, qui, souvent, n'est pas le propriétaire du véhicule en question. Le même principe devrait s'appliquer en ce qui concerne l'accès des services répression lors des contrôles routiers.

Suivi des défaillances : le texte amendé stipule qu'en cas de **défaillances majeures**, l'autorité nationale compétente pourra décider des conditions auxquelles le véhicule peut circuler avant de subir un nouveau contrôle technique. En cas de **défaillances critiques**, l'État membre ou l'autorité compétente pourrait empêcher ou limiter la circulation du véhicule sur la voie publique jusqu'à ce que les éventuelles défaillances critiques soient rectifiées.

Installations et équipements de contrôle : les centres effectuant des contrôles techniques devraient être **agréés par l'État membre ou par son autorité compétente**. Les centres de contrôle, qu'ils soient privés ou publics, devraient satisfaire à certaines exigences minimales afin d'assurer une gestion optimale de la qualité. Ils devraient être objectifs et **garantir des contrôles de haute qualité**.

Inspecteurs : les États membres devraient prescrire la **formation adéquate** des inspecteurs, conformément aux exigences en matière de compétence. Afin de renforcer **l'indépendance des inspecteurs**, il est proposé que la même personne n'intervienne pas à la fois dans la réparation et l'entretien du véhicule avant le contrôle et dans le contrôle lui-même.

Un autre amendement clarifie la distinction entre les tâches des inspecteurs (identification des défaillances) et des ateliers de réparation (exécution des réparations afin d'éliminer les défaillances). Chaque État membre devrait veiller à ce que les centres de contrôle présents sur son territoire fassent l'objet d'une **surveillance**.

Coopération administrative entre États membres : la Commission devrait examiner la manière la plus efficace de mettre en place une **plateforme électronique européenne d'information sur les véhicules** en tirant parti des solutions informatiques existantes déjà mises en œuvre concernant les échanges internationaux de données de manière à réduire les frais au maximum et à éviter les doubles emplois.

Lors de cet examen, la Commission devrait étudier les moyens les plus appropriés de **relier les systèmes nationaux existants** en vue d'échanger des informations sur les données du contrôle technique et du kilométrage.

Les **informations relatives à l'historique d'un véhicule** devraient être mises à la disposition des inspecteurs et, sous forme anonyme, aux États membres, afin de les aider à planifier et à mettre en œuvre des mesures destinées à renforcer la sécurité routière.

Rapports : au plus tard trois ans à compter de la date de publication du règlement, la Commission devrait présenter au Parlement européen et au Conseil un rapport sur **l'incorporation des véhicules à deux ou trois roues** dans le champ d'application du règlement.

Au plus tard cinq ans à compter de la date de publication du règlement, la Commission devrait faire rapport sur la mise en œuvre et les effets du règlement. Il devrait analyser également s'il existe un **niveau suffisant d'harmonisation** pour permettre une reconnaissance mutuelle totale des certificats de contrôle technique dans toute l'Union et s'il est nécessaire de définir des normes européennes plus strictes pour atteindre cet objectif.

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.