

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

2012/0184(COD) - 11/03/2014 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 557 voix pour, 81 contre et 43 abstentions, une résolution législative sur 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.

Le Parlement a arrêté sa position en première lecture suivant la procédure législative ordinaire en vue de l'adoption d'une **directive** du Parlement européen et du Conseil relative au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques. Les amendements adoptés en plénière sont le résultat d'un accord négocié entre le Parlement européen et le Conseil.

Champ d'application : il est précisé que la directive établit **les exigences minimales** pour un dispositif de contrôle technique périodique des véhicules utilisés sur la voie publique.

La directive s'appliquerait aux véhicules dont la vitesse par construction est supérieure à 25 km/h et appartenant aux catégories visées par les directives 2002/24/CE, 2003/37/CE et 2007/46/CE. Seraient également concernés les tracteurs à roues appartenant à la catégorie T5, dont l'utilisation a lieu essentiellement sur la voie publique et dont la vitesse maximale par construction dépasse 40 km/h.

Selon le texte amendé, **seules les motos avec des moteurs dépassant les 125cc seraient sujettes à des inspections obligatoires, et ce uniquement à partir de 2022**. De plus, les États membres pourraient être dispensés de contrôles s'ils ont déjà mis en place des mesures de sécurité routière alternatives efficaces pour les véhicules à deux ou trois roues, en tenant compte des statistiques pertinentes en matière de sécurité routière pour les cinq dernières années.

Responsabilités : chaque État membre devrait veiller à ce que les véhicules immatriculés sur son territoire soient périodiquement contrôlés conformément à la directive par les centres de contrôle autorisés par l'État membre où ces véhicules sont immatriculés.

Le contrôle technique serait effectué par l'État membre d'immatriculation du véhicule, ou par un organe à vocation publique chargé par cet État membre de cette tâche, ou par des organismes ou des établissements désignés et supervisés par cet État membre, y compris des organismes privés autorisés.

Dans les quatre ans suivant l'entrée en vigueur de la directive, la Commission adopterait, par la voie d'actes d'exécution, **un ensemble d'informations techniques** relatives aux équipements de freinage, à la direction, à la visibilité, aux réflecteurs, au matériel électrique, aux essieux, aux pneus, à la suspension, au châssis, aux accessoires du châssis, à d'autres équipements et aux nuisances, nécessaires au contrôle technique des points à contrôler.

Date et fréquence des contrôles : les véhicules seraient soumis à un contrôle technique selon des intervalles réguliers. Quelle que soit la date du dernier contrôle technique, le véhicule pourrait être soumis à un contrôle technique avant les dates prévues:

- après un accident ayant altéré les principaux composants de sécurité du véhicule tels que les roues, les suspensions, les zones de déformation, les systèmes de coussins gonflables, la direction ou les freins;
- lorsque le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule a changé ;
- lorsque le véhicule a atteint 160.000 km;
- lorsque la sécurité routière est gravement compromise.

Les contrôles devraient être effectués à l'aide de techniques et d'équipements actuellement disponibles et sans recourir à des outils pour démonter ou déposer une partie du véhicule.

Certificat de contrôle technique : par principe, en cas de nouvelle immatriculation d'un véhicule déjà immatriculé dans autre État membre, chaque État membre devrait reconnaître le certificat de contrôle technique qui a été délivré par cet autre État membre, comme s'il l'avait lui-même délivré, à condition que le certificat de contrôle technique soit encore valable.

En cas de doute, l'État membre de la nouvelle immatriculation pourrait vérifier la validité du certificat de contrôle technique avant de le reconnaître.

De même, les États membres devraient reconnaître, par principe, la validité du certificat de contrôle technique en cas de changement de propriétaire d'un véhicule - dès lors que celui-ci est muni d'une preuve valable de contrôle technique périodique.

Fraude au compteur : afin de détecter la fraude au compteur kilométrique, les informations communiquées lors du précédent contrôle technique devraient être mises à la disposition des inspecteurs dès qu'elles sont disponibles par voie électronique. La manipulation d'un compteur kilométrique en vue de réduire le nombre de kilomètres parcourus serait passible de **sanctions**.

Preuve de réussite : lorsque le véhicule contrôlé appartient à une catégorie de véhicule dont l'immatriculation n'est pas obligatoire dans l'État membre où il a été mis en circulation, cet État membre pourrait demander que la preuve de réussite du contrôle soit affichée de manière visible sur ce véhicule.

Suivi des défaillances :

- **En cas de défaillances mineures** uniquement, le contrôle technique serait considéré comme ayant été subi avec succès. Les défaillances devraient être rectifiées et le véhicule ne ferait pas l'objet d'un nouveau contrôle.
- **En cas de défaillances majeures**, le contrôle serait considéré comme ayant échoué. L'autorité compétente déciderait de la durée pendant laquelle le véhicule en question peut circuler avant de devoir subir un nouveau contrôle technique. Ce nouveau contrôle devrait avoir lieu au plus tard deux mois après le premier contrôle.
- **En cas de défaillances critiques**, l'autorité compétente pourrait décider que le véhicule ne peut plus circuler sur la voie publique et que l'autorisation de circuler doit être suspendue pendant une durée limitée, sans que cela n'entraîne une nouvelle procédure d'immatriculation.

Centres de contrôle : les centres de contrôle dans lesquels des inspecteurs effectuent les contrôles techniques devraient être autorisés par un État membre ou par son autorité compétente. Ils devraient garantir l'objectivité et la haute qualité des contrôles techniques et feraient l'objet d'une surveillance.

Afin de garantir des **niveaux élevés de formation, de compétence et de contrôle**, les États membres devraient être autorisés à établir des exigences supplémentaires en matière de compétence et de formation pour le personnel impliqué dans le contrôle.

Plateforme électronique d'information sur les véhicules : la Commission devrait examiner la faisabilité, le coût et les avantages d'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.

Elle devrait également examiner la faisabilité de la collecte et du stockage des informations disponibles sur les principaux composants de sécurité des véhicules qui ont été impliqués dans des accidents graves ainsi que la possibilité de relayer, sous forme anonymisée, les informations sur les antécédents d'accidents et le kilométrage dont disposent les inspecteurs, les titulaires des certificats d'immatriculation et les personnes chargées d'enquêter sur les accidents.

Transposition : les États membres auraient trois ans pour transposer la directive et quatre ans pour appliquer ses dispositions.