

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

2012/0186(COD) - 11/03/2014 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 646 voix pour, 25 contre et 14 abstentions, une résolution législative 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.

Le Parlement a arrêté sa position en première lecture suivant la procédure législative ordinaire. Les amendements adoptés en plénière sont le résultat d'un accord négocié entre le Parlement européen et le Conseil.

**Objet** : la directive amendée établirait les **exigences minimales** d'un dispositif de contrôles techniques routiers pour les véhicules utilitaires circulant sur le territoire des États membre et ce, afin **d'améliorer la sécurité routière et de réduire l'incidence sur l'environnement**.

La directive s'appliquerait aux véhicules utilitaires ayant une vitesse par construction supérieure à 25 km/h et relevant des catégories telles que définies par la directive 2003/37/CE du Parlement européen et du Conseil et par la directive 2007/46/CE. Elle s'appliquerait également aux **tracteurs à roues de la catégorie T5**, dont l'utilisation a lieu essentiellement sur la voie publique pour le transport routier de marchandises à des fins commerciales, et dont la vitesse maximale par construction dépasse 40 km/h.

Les États membres auraient **la possibilité de réaliser des contrôles techniques routiers sur des véhicules qui ne sont pas visés par la directive**, tels que les véhicules utilitaires légers, ayant une masse maximale ne dépassant pas 3,5 tonnes de la catégorie N1 (camionnettes), et de contrôler d'autres aspects du transport par route et de la sécurité routière, ou d'effectuer des contrôles ailleurs que sur la voie publique.

**Système de contrôle routier** : le système de contrôle technique routier comprendrait **des contrôles techniques routiers initiaux et des contrôles techniques routiers approfondis**. Le nombre total de contrôles techniques routiers initiaux à mener dans l'Union chaque année civile devrait correspondre au moins à 5% du nombre total de ces véhicules immatriculés dans les États membres.

Chaque État membre devrait s'efforcer de réaliser **un nombre approprié de contrôles techniques routiers initiaux**, en proportion du nombre total des véhicules concernés immatriculés sur son territoire.

**Système de classification par niveau de risque** : pour faciliter les contrôles routiers, les États membres seraient tenus d'utiliser des systèmes de classification des risques pour cibler les entreprises dont les véhicules commerciaux ont de mauvais résultats en termes de sécurité et pour réduire la charge administrative de celles qui présentent de bons résultats.

**Responsabilités** : le certificat délivré à l'issue du dernier contrôle technique périodique, une copie de celui-ci ou, en cas de certificat électronique, une version imprimée certifiée ou l'original imprimé de celui-ci et le rapport du dernier contrôle technique routier devraient **obligatoirement être conservés à bord du véhicule** lorsqu'ils sont disponibles.

L'entreprise exploitant un véhicule soumis à un contrôle technique routier et le conducteur de celui-ci seraient **tenus de coopérer avec les inspecteurs** et de leur donner accès au véhicule, à ses pièces et à tous les documents utiles pour les besoins du contrôle.

Le titulaire du certificat d'immatriculation et, le cas échéant, l'exploitant du véhicule devraient être tenus de veiller à ce que le véhicule soit apte à circuler.

**Inspecteurs** : lorsqu'il procède à un contrôle technique routier, l'inspecteur devrait être **libre de tout conflit d'intérêt** qui pourrait nuire à l'impartialité et à l'objectivité de sa décision. La rémunération des inspecteurs ne devrait pas être directement liée au résultat du contrôle technique routier initial ou approfondi qu'ils réalisent.

**Contrôle de l'arrimage du chargement** : l'arrimage du chargement est essentiel pour la sécurité routière. C'est pourquoi il est prévu que lors d'un contrôle routier, l'arrimage du chargement d'un véhicule pourra faire l'objet d'un contrôle afin de vérifier que ce chargement est arrimé de manière à ne pas perturber la sécurité de la conduite et à ne pas constituer une menace pour les personnes, pour les biens ou pour l'environnement. L'arrimage devrait être tel qu'il résiste aux accélérations subies lors de l'utilisation du véhicule sur la voie publique.

Le personnel qui procède aux vérifications de l'arrimage du chargement devrait être **dûment formé** à cet effet.

**Suivi en cas de défaillances majeures ou critiques** : le texte amendé prévoit que toute défaillance majeure ou critique détectée lors d'un contrôle initial ou approfondi devrait être **corrigée avant que le véhicule ne circule à nouveau sur la voie publique**. Si des défaillances majeures ou critiques sont constatées sur un véhicule immatriculé hors de l'Union, les États membres pourraient décider d'en informer l'autorité compétente de ce pays.

Lorsqu'une défaillance doit être corrigée rapidement parce qu'elle constitue un danger direct et immédiat pour la sécurité routière, l'utilisation du véhicule en question devrait être **restreinte ou interdite tant que cette défaillance n'a pas été corrigée**.

Si la défaillance ne nécessite pas d'être corrigée dans l'immédiat, l'autorité compétente concernée pourrait décider des conditions et du délai raisonnable d'utilisation du véhicule avant que n'intervienne la correction de la défaillance.

**Redevance** : lorsque des défaillances sont détectées à la suite d'un contrôle approfondi, les États membres pourraient exiger le paiement d'une redevance d'un montant raisonnable et proportionné qui soit en rapport avec le coût de ce contrôle.

**Coopération et échanges d'informations** : chaque État membre devrait désigner un point de contact qui assurera, le cas échéant, tout autre échange d'informations et assistera les points de contact des autres États membres. De plus, chaque année, les États membres devraient organiser régulièrement des activités de contrôle routier concertées.

**Rapport** : au plus tard huit ans après l'entrée en vigueur de la directive, la Commission devrait faire rapport sur la mise en application de la directive, en particulier en ce qui concerne l'efficacité et l'harmonisation des systèmes de classification par niveau de risque.

Ce rapport serait assorti d'une étude d'impact qui devrait être mise à la disposition du Parlement européen et du Conseil au moins six mois avant toute proposition législative qui viserait à inclure de nouvelles catégories dans le champ d'application de la directive.

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