

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

2012/0184(COD) - 03/04/2014 - Acte final

OBJECTIF : améliorer la sécurité routière par l'établissement d'exigences minimales communes et de règles harmonisées applicables aux contrôles techniques effectués sur des véhicules de l'Union (Paquet «contrôle technique»).

ACTE LÉGISLATIF : Directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil relative au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques, et abrogeant la directive 2009/40/CE.

CONTENU : la directive établit les **exigences minimales pour un dispositif de contrôle technique périodique des véhicules utilisés sur la voie publique**. Elle s'inscrit dans un ensemble de mesures relatives au contrôle technique qui comprend également : i) [une directive](#) sur le contrôle routier des véhicules utilitaires et ii) [une directive](#) sur les documents d'immatriculation des véhicules.

Champ d'application : la directive s'applique aux véhicules dont la vitesse par construction est supérieure à 25 km/h et appartenant aux catégories suivantes :

- **voitures particulières et véhicules utilitaires légers (catégories M1 et N1)** : ces véhicules seraient contrôlés quatre ans après leur première immatriculation, puis tous les deux ans ;
- **véhicules de la catégorie M1 utilisés comme taxis ou ambulances, autobus et autocars (M2, M3), véhicules utilitaires lourds (N2, N3) et remorques lourdes (O3, O4)** : ces véhicules seraient contrôlés un an après leur première immatriculation, puis chaque année.
- **tracteurs rapides** pouvant atteindre des vitesses supérieures à 40 km/h (T5) et qui sont utilisés pour le transport routier de marchandises à des fins commerciales : ils seraient contrôlés quatre ans après leur première immatriculation, puis tous les deux ans.

Seules **les motos puissantes** (véhicules de la catégorie L dont le moteur a une cylindrée supérieure à 125 cm³) seraient soumises à un contrôle **à partir de 2022**. Les États membres pourraient être **dispensés de cette obligation** s'ils démontrent, sur la base des statistiques de sécurité routière des 5 années précédentes, que le même niveau de sécurité routière a pu être atteint par des mesures de sécurité routière alternatives efficaces. De toute manière, les États membres pourront déterminer eux-mêmes les éléments, les méthodes et la fréquence des contrôles techniques pour ces catégories de véhicules.

Quelle que soit la date du dernier contrôle technique, le véhicule pourrait être soumis à **un contrôle technique avant les dates prévues**: i) après un accident ayant altéré les principaux composants de sécurité du véhicule tels que les roues, les suspensions, les systèmes de coussins gonflables, la direction ou les freins ; ii) lorsque le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule a changé ; iii) lorsque le véhicule a atteint 160.000 km; iv) lorsque la sécurité routière est gravement compromise.

Parmi les véhicules que les États membres peuvent exclure des contrôles obligatoires figurent les véhicules historiques, les véhicules diplomatiques, les véhicules utilisés par les forces armées, les forces de l'ordre et les services des pompiers, les véhicules agricoles et forestiers utilisés, pour l'essentiel, conformément à leur destination dans une zone limitée à l'intérieur de cet État membre, ainsi que les véhicules utilisés exclusivement sur de petites îles.

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.

Avant le 20 mai 2018, la Commission devrait adopter, par 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.

Centres de contrôle : la directive arrête des spécifications techniques minimales pour les centres et les équipements de contrôle. Les centres de contrôle 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 faire l'objet d'une surveillance. Les nouveaux inspecteurs qui effectueront les contrôles devraient avoir un **certain niveau d'aptitude** et être libres de tout conflit d'intérêts.

Appréciation des défaillances : les déficiences, évaluées sur la base de règles communes, sont classées en trois catégories: **mineures, majeures et critiques**. En cas de défaillances mineures uniquement, le contrôle technique serait considéré comme ayant été subi avec succès. 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.

Certificat de contrôle technique : 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. Cette mesure ne s'appliquerait pas aux motos de grosse cylindrée.

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.

À compter du 20 mai 2018 et au plus tard le 20 mai 2021, les centres de contrôle devront **communiquer par voie électronique** à l'autorité compétente de l'État membre concerné les informations figurant sur les certificats de contrôle technique qu'ils délivrent.

La Commission devrait également examiner la faisabilité, le coût et les avantages d'une **plateforme électronique européenne d'information sur les véhicules**.

Fraude au compteur : afin de détecter la fraude au compteur kilométrique, les informations communiquées lors du précédent contrôle technique seraient 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.

Rapports : au plus tard le 30 avril 2020, la Commission fera rapport sur la mise en œuvre et les effets de directive. Au plus tard le 30 avril 2019, elle soumettra un rapport sur l'efficacité de l'**inclusion éventuelle**, dans le champ d'application de la directive, des remorques légères (d'une masse supérieure à 0,75 tonne mais n'excédant pas 3,5 tonnes – catégorie O2) et des motos de petite cylindrée.

ENTRÉE EN VIGUEUR : 19.05.2014.

TRANSPOSITION : au plus tard le 20.05.2017. Les dispositions sont applicables à partir du 20.05.2018.

ACTES DÉLÉGUÉS : la Commission peut adopter des actes délégues afin de mettre à jour la désignation des catégories de véhicules ainsi que l'annexe I en ce qui concerne la liste des points à contrôler, les méthodes, les causes de défaillance et l'évaluation des défaillances. Le pouvoir d'adopter de tels actes est conféré à la Commission pour une période de **cinq ans** à compter du 19 mai 2014. Le Parlement européen ou le Conseil peuvent formuler des objections à l'égard d'un acte délégué dans un délai de deux mois à compter de la date de notification (ce délai pouvant être prolongé de deux mois). Si le Parlement européen ou le Conseil formulent des objections, l'acte délégué n'entre pas en vigueur.