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

2012/0186(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 2014/47/UE du Parlement européen et du Conseil relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans l'Union, et abrogeant la directive 2000/30/CE.

CONTENU : afin d'améliorer la sécurité routière et de réduire l'incidence sur l'environnement, la directive établit **les exigences minimales d'un dispositif de contrôles techniques routiers pour les véhicules utilitaires** circulant sur le territoire des États membres. Elle s'inscrit dans un ensemble de mesures relatives au contrôle technique qui comprend également : i) une directive sur le contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques et ii) une directive sur les documents d'immatriculation des véhicules.

Champ d'application : la directive s'applique aux véhicules utilitaires tels que les autobus, les camions et leurs remorques faisant au moins 3,5 tonnes, ainsi qu'aux tracteurs qui sont utilisés pour le transport routier de marchandises à des fins commerciales et dont la vitesse maximale dépasse 40 km/h (**catégories M2, M3, N2, N3, O3, O4, T5**).

Les États membres seraient libres de réaliser des contrôles techniques routiers sur des véhicules qui ne sont pas visés par la directive, tels que les **véhicules utilitaires légers** (moins de 3,5 tonnes - catégorie N1) 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 : les contrôles techniques routiers consistent en des **contrôles initiaux**, suivis, si nécessaire, de **contrôles plus approfondis** portant sur les points jugés nécessaires compte tenu, en particulier, de la sécurité des freins, des pneumatiques, des roues et du châssis, ainsi que des nuisances.

Chaque année, **au moins 5% du nombre total de véhicules immatriculés dans l'Union européenne** seraient soumis à des contrôles routiers initiaux. En vue de garantir une répartition équitable des charges entre les États membres, ces derniers devraient s'efforcer d'effectuer un nombre adéquat de contrôles initiaux **proportionnel** au nombre total de véhicules immatriculés sur leur 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 permettant aux inspecteurs de **repérer les entreprises présentant un risque élevé de défaillances**, de manière à ce qu'elles soient contrôlées plus étroitement et plus souvent, si nécessaire.

La directive énumère les critères que les États membres peuvent appliquer pour attribuer des profils de risque aux entreprises. Les dispositions relatives au système de classification par niveau de risque s' appliqueraient **à partir du 20 mai 2019**.

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.

De plus, la directive prévoit que l'entreprise exploitant un véhicule soumis à un contrôle technique routier et le conducteur de celui-ci **seront 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.

Les inspecteurs devraient quant à eux s'abstenir de toute discrimination fondée sur la nationalité du conducteur ou sur le pays d'immatriculation lorsqu'ils sélectionnent un véhicule en vue d'un contrôle. Ils devraient être **libres de tout conflit d'intérêt** et leur **rémunération** ne devrait pas être directement liée au résultat du contrôle qu'ils réalisent.

Contrôle de l'arrimage du chargement : lors d'un contrôle routier, l'arrimage du chargement d'un véhicule pourrait 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 leur santé, pour les biens ou pour l'environnement. Le personnel qui procède aux vérifications de l'arrimage du chargement **devra avoir reçu une formation adéquate**.

Suivi en cas de défaillances majeures ou critiques : les États membres doivent prévoir que toute défaillance majeure ou critique détectée lors d'un contrôle initial ou approfondi soit **corrigée avant que le véhicule ne circule à nouveau** sur la voie publique.

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

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 assurerait, le cas échéant, les échanges d'informations et assisterait 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 le 20 mai 2016, la Commission fera rapport sur la mise en application et les effets de la directive. Le rapport évaluera notamment les coûts et avantages de l'inclusion éventuelle des véhicules utilitaires légers et de leurs remorques (catégories N1 et O2) dans le champ d'application de la directive.

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 délégués afin de mettre à jour la désignation des catégories de véhicules ainsi que les annexes. 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.