

# Contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans la Communauté

1998/0097(COD) - 12/09/2014 - Document de suivi

La Commission a présenté un rapport sur l'application par les États membres de la directive 2000/30/CE du Parlement européen et du Conseil relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans la Communauté.

En vertu de la directive 2000/30/CE, les véhicules utilitaires et leurs remorques et semi-remorques circulant sur le territoire d'un État membre sont soumis à des contrôles techniques routiers de leur conformité à la réglementation technique afin d'améliorer la sécurité routière et la protection de l'environnement.

Le présent rapport est le quatrième portant sur la manière dont la directive 2000/30/CE est appliquée dans les États membres; il couvre la **période 2011-2012**.

**Données communiquées par les États membres** : la Commission constate que le respect des obligations de communication des données **s'est amélioré, bien que des données statistiques importantes manquent encore** dans les rapports des États membres, notamment en ce qui concerne les catégories de véhicules, les points contrôlés, l'origine des véhicules contrôlés et le nombre de suspensions.

Les États membres n'ont **pas toujours respecté les délais légaux** pour la communication des données. Dans certains cas, ces données ont été transmises seulement après que la Commission a adressé des demandes aux autorités compétentes des États membres. Certains États membres continuent de ne pas utiliser le **format électronique normalisé** recommandé par la Commission pour la présentation des données. La Commission européenne continue de recommander l'utilisation d'un tel format.

Le rapport tire les conclusions suivantes :

**Pourcentage de véhicules contrôlés** : le nombre total de véhicules contrôlés s'élevait à **8.145.984** pour la période 2011-12, ce qui représente **46,12%** de la flotte de véhicules utilitaires de l'ensemble de l'UE, la fourchette allant de moins de 1% au Portugal à plus de 100% en Allemagne, en Hongrie et en Bulgarie.

La Commission estime que **l'objectif futur de 5%**, à l'échelle de l'UE, - prévu par la nouvelle [directive 2014/47/UE](#) sur le contrôle technique routier - devrait être facilement atteint par tous les États membres. Toutefois, **11 États membres sont toujours nettement en deçà** de l'objectif de l'UE et devraient dès lors renforcer leur activité de contrôle technique routier.

**Nombre total et origine des véhicules contrôlés** : la part des véhicules nationaux par rapport au nombre total de véhicules contrôlés **varie sensiblement**. En Belgique, au Luxembourg et en Autriche, où la proportion de contrôles des véhicules nationaux est inférieure à 50%, des efforts devraient être consentis pour atteindre un taux de contrôle plus équilibré, plus proche de celui des autres États membres ayant un trafic de transit important.

**Véhicules dont l'utilisation a été suspendue** : la proportion de véhicules dont l'utilisation a été suspendue par rapport à l'ensemble des véhicules contrôlés varie considérablement d'un État membre à l'autre, **depuis la valeur élevée de 87,6% pour l'Estonie jusqu'à 0,6% seulement pour la Pologne**.

Les chiffres communiqués montrent que l'efficacité des contrôles techniques routiers peut être accrue en **ciblant mieux les contrôles** comme c'est le cas au Luxembourg, en Autriche et au Royaume-Uni. La **charge administrative** pour les autorités chargées du contrôle de l'application et pour les transporteurs pourrait également être allégée grâce à un meilleur ciblage. La nouvelle directive 2014/47/UE relative au contrôle routier impose aux États membres de modifier leurs systèmes d'inspection, passant de contrôles purement aléatoires à une approche plus ciblée.

**Types de défauts constatés** : les défauts les plus fréquemment constatés lors des contrôles concernent la conformité:

- de l'équipement d'éclairage et du système électrique (47,0%);
- des essieux, roues, pneus, suspension (24,6%); et
- du châssis et des accessoires du châssis (11,8%).

Le pourcentage des fuites d'huile ou de carburant a diminué de 3 points de pourcentage par rapport à la période de référence précédente (passant de 4,1% à 1%).

Cependant, à l'intérieur même des différentes catégories d'essais (par exemple, le système de freinage), on observe **des différences considérables entre les pourcentages de défauts constatés**, qui vont de 1,9% en Estonie à 47,3% au Royaume-Uni. La Commission européenne encourage les États membres à accorder une attention particulière aux catégories de défauts qui demeurent les plus problématiques et d'adapter leurs méthodes de contrôle en conséquence.