

# Contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans la Communauté

1998/0097(COD) - 28/02/2017 - 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 (période 2013-2014).

En vertu des dispositions de la directive 2000/30/CE, les véhicules utilitaires et leurs 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. La directive énumère 9 points pouvant faire l'objet d'un contrôle technique routier. Le défaut de conformité d'un des points contrôlés peut entraîner la suspension de l'utilisation du véhicule.

La [directive 2014/47/UE](#) du Parlement européen et du Conseil a révisé les règles et procédures applicables au contrôle technique routier des véhicules utilitaire. Elle devra être appliquée par les États membres à partir du 20 mai 2018.

**Données communiquées:** tous les États membres ayant respecté leur obligation ont utilisé le modèle de tableau joint à la lettre d'information envoyée par la Commission et ont transmis les données dans une version électronique. Toutefois, **ils n'ont pas toujours communiqué les données dans les délais.** Pour certains d'entre eux, le rapport n'a été transmis qu'à la suite de dialogues entre la Commission et les autorités des États membres concernés. Les dialogues avec **la France et l'Allemagne** ont révélé que ces États membres n'étaient pas en mesure de fournir les données requises.

Les principales conclusions du rapport sont les suivantes:

**Véhicules contrôlés:** pour la période 2013-2014, on enregistre **2.561.820 contrôles de moins que pour la période précédente**, soit une diminution de 31,5%. La Commission explique cette diminution par un ciblage plus efficace des véhicules potentiellement défectueux ou par une diminution des ressources disponibles dans les États membres pour effectuer les contrôles routiers.

Un changement remarquable peut être observé dans les données communiquées par la Finlande qui n'inclut pas les contrôles de véhicules immatriculés en dehors de l'UE. Le pourcentage de véhicules polonais contrôlés a diminué pour passer de 92,1% à 47,3%, ce qui montre que la Pologne met davantage l'accent sur le contrôle de véhicules étrangers. En Belgique et au Luxembourg, **les véhicules nationaux ont été contrôlés dans moins de 40% des cas** tandis que dans d'autres États membres de transit, cette proportion est plus équilibrée.

La Commission estime que des efforts supplémentaires devraient être consentis pour atteindre un pourcentage de contrôles plus équilibrés.

**Véhicules dont l'utilisation a été suspendue:** selon les informations transmises par les États membres, 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 90,1% pour l'Estonie jusqu'à 0,2% seulement pour la République tchèque, voire même 0% pour le Portugal.

En Estonie, le pourcentage de suspensions de l'utilisation de véhicules nationaux est de 90,1% contre 45% pour les véhicules d'autres États membres. Ces pourcentages sont respectivement de 82,3% et 39,6% en Suède, de 48,7% et 13,6% à Malte et de 44,6% et 26,1% en Italie.

Ces chiffres suggèrent que **l'efficacité des contrôles techniques routiers peut être accrue en ciblant mieux les contrôles effectués**. À partir de 2018, la nouvelle directive 2014/47/UE relative au contrôle routier imposera aux États membres d'adapter leurs systèmes de contrôle, 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 (20,9%);
- des essieux, des roues, des pneus, de la suspension (20,6%);
- du dispositif de freinage (18,8%); et
- d'autres équipements, y compris le tachygraphe et le dispositif de limitation de vitesse (17,4%).

Cependant, on constate **des écarts importants** entre les États membres en ce qui concerne les pourcentages relatifs à ces défauts.

En ce qui concerne les **véhicules par catégorie**, 13,6% du nombre total de contrôles ont abouti à une suspension de l'utilisation de poids lourds (catégorie N3), ce qui en fait la catégorie de véhicules dont l'utilisation est la plus souvent suspendue. Les remorques relevant de la catégorie O3 affichaient le pourcentage de défauts constatés le moins élevé (6,8%).

Les défauts graves étaient le plus souvent constatés sur des véhicules suédois (80,9%) et finlandais (53,2%), tandis qu'ils n'étaient que rarement constatés sur des véhicules grecs (2,2%) et lettons (2,8%).

La Commission encourage les États membres à accorder une attention particulière aux catégories de défauts qui demeurent les plus problématiques et à adapter leurs méthodes de contrôle en conséquence.