

Contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans la Communauté

1998/0097(COD) - 23/03/2020 - 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 (2015-2016).

En vertu de la directive 2000/30/CE, les véhicules utilitaires et leurs remorques circulant sur le territoire d'un État membre sont soumis à un contrôle technique routier de leur état de marche afin d'améliorer la circulation routière et de protéger l'environnement. La directive énumère neuf points qui peuvent faire l'objet d'un contrôle technique routier. Le non-respect de l'une de ces exigences peut entraîner l'interdiction d'utiliser le véhicule.

La date limite à laquelle les États membres devaient soumettre leurs données à la Commission pour cette période de référence était le 31 mars 2017.

Les principales conclusions du rapport sont les suivantes :

Données communiquées

Tous les États membres ont utilisé le modèle préétabli pour soumettre leurs données par voie électronique. Cependant, tous les États membres n'ont pas respecté le délai de soumission de leurs données.

Inspections

Par rapport à la période précédente, qui affichait déjà une baisse de 31,5 %, le nombre de véhicules contrôlés a encore diminué. En 2015-2016, 534.473 véhicules de moins ont été contrôlés, ce qui représente une diminution de 9,6 %. La réduction des ressources, la réorganisation, les changements de la législation nationale et l'application des règles peuvent expliquer cette situation.

En tout état de cause, dix-huit États membres ont effectué moins de contrôles, avec des pourcentages de réduction allant de 1 % dans le cas de la Croatie à 68 % dans le cas de la Grèce. En revanche, dix États membres ont enregistré une augmentation du nombre d'inspections effectuées, avec des pourcentages d'augmentation allant de 1,2% pour le Danemark à 429% pour Chypre.

62% des contrôles effectués au cours de la période de référence concernaient des véhicules domestiques, 33% des véhicules immatriculés dans un autre État membre et 5% des véhicules immatriculés en dehors de l'UE.

Véhicules interdits

Par rapport à la période précédente, 60.112 véhicules de plus ont été interdits, ce qui représente une augmentation de 17,5 %. Treize États membres ont enregistré une augmentation du nombre d'interdictions émises, avec des hausses allant de 3 % dans le cas de la Suède à environ 7 000 % dans le cas du Portugal. En revanche, quinze États membres ont enregistré une diminution du nombre d'interdictions émises, allant de 2,7% dans le cas de la Slovaquie à une réduction de 71,8% dans le cas de la Grèce ou de 71,6% dans le cas de la Bulgarie.

En ce qui concerne l'origine des véhicules interdits, le taux d'interdiction global pour les véhicules nationaux était de 7,9 %, alors qu'il était de 9,0 % pour les véhicules des autres États membres de l'UE et de 3,2 % pour les véhicules immatriculés en dehors de l'UE. Cela indiquerait que les normes sont généralement appliquées de manière universelle pour les véhicules de l'UE, quel que soit le pays d'immatriculation du véhicule. La raison pour laquelle le taux d'interdiction des véhicules hors UE est plus faible pourrait être due au fait que les opérateurs choisissent d'envoyer leurs véhicules les plus récents et les mieux entretenus sur les trajets qui impliquent des déplacements au sein de l'UE.

Le taux moyen d'interdiction des véhicules immatriculés dans l'UE dans tous les États membres était de 8,3%. Les véhicules de la catégorie N3 (poids lourds) étaient les plus souvent interdits, soit un taux d'interdiction de 9,6 %. Les véhicules immatriculés à Malte ont été interdits plus fréquemment, avec un taux d'interdiction de 43,9 %. En revanche, les véhicules allemands et bulgares ont été les moins souvent interdits, avec des taux d'interdiction de 1,5 % et 3,7 % respectivement.

Défauts

Les deux types de déficiences les plus fréquemment détectées au cours de la période de référence concernaient le :

- les équipements d'éclairage et les systèmes électriques (23 %) ;
- les essieux, roues, pneus et suspension (21,8 %) ;
- le freinage (13,9 %).

Toutefois, des différences significatives dans les taux d'interdiction pour chacun des points de contrôle continuent d'exister entre les États membres. Par exemple, les défauts détectés en Espagne pour le point "autres équipements, y compris le tachygraphe et le limiteur de vitesse" représentaient 86 % du total des défauts enregistrés au cours de la période de référence, alors que les défauts dans cette zone ne représentaient que 0,6 % du total constaté au Royaume-Uni. La raison est très probablement due aux différentes méthodes d'inspection appliquées par les États membres et à l'accent mis par les autorités sur certains défauts.