

# 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 (période 2017-2018).

## *Vide juridique*

Le rapport note que la directive 2000/30/CE a été abrogée par la directive 2014/47/UE le 20 mai 2018. Toutefois, le premier rapport basé sur la directive 2014/47/UE ne couvrira que les années 2019-2020. Cela signifie qu'en l'absence de mesures transitoires prévues par la directive 2014/47/UE, les États membres ont été encouragés à soumettre leur rapport conformément aux exigences de la directive 2000/30/CE également pour la période comprise entre le 20 mai 2018 et le 31 décembre 2018, afin d'atteindre l'objectif de la directive 2000/30/CE et de la directive 2014/47/UE, qui n'ont pas changé, bien que les inspections effectuées et les données qu'elles ont recueillies aient déjà été basées sur la directive 2014/47/UE.

Ce vide juridique a entraîné d'importants problèmes pratiques pour les États membres et s'est traduit dans certains cas par des rapports erronés, et les conclusions doivent être tirées avec prudence. Le délai imparti aux États membres pour communiquer leurs données à la Commission pour la présente période de référence était le 31 mars 2019.

Le premier rapport basé sur la directive 2014/47/UE couvrira la période 2019-2020 et les États membres devront soumettre leurs rapports nationaux avant le 31 mars 2021.

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. Au cours de cette période, aucune procédure d'infraction n'a été engagée contre un État membre pour non-communication des données à la Commission.

## *Inspections*

Par rapport à 2015-2016, 1.048.863 véhicules de moins ont été contrôlés au cours de la période 2017-2018, soit une diminution de 20,9 %. Selon les explications fournies par les États membres, il s'agit du résultat combiné d'une réduction des ressources, d'une réorganisation, de changements de la législation nationale et de l'application des règles.

En tout état de cause, seize États membres ont effectué moins de contrôles, avec des pourcentages de réduction allant de 1,2 % dans le cas de l'Italie à 93,3 % dans le cas de la Grèce. En revanche, douze États membres ont enregistré une augmentation du nombre de contrôles effectués, avec des pourcentages d'augmentation allant de 1,8 % pour la Lettonie à 429,4 % pour le Luxembourg.

57,7 % des contrôles effectués au cours de la période de référence concernaient des véhicules immatriculés dans l'État membre où le contrôle a eu lieu, 34,1 % concernaient des véhicules immatriculés dans un autre État membre et 8,2 % concernaient des véhicules immatriculés en dehors de l'UE.

La proportion de véhicules nationaux par rapport au nombre total de véhicules contrôlés varie également de manière substantielle. En Autriche, en Belgique, en France, au Luxembourg et, de façon marginale, en Pologne, où la proportion de contrôles de véhicules nationaux est inférieure à 50%, des efforts devraient être faits pour assurer un taux de contrôles plus équilibré, plus conforme à celui des autres États membres ayant un trafic de transit important.

### ***Véhicules interdits***

Par rapport à la période précédente, 99.617 véhicules de moins ont été interdits, ce qui représente une diminution de 24,7 %. Quatorze États membres ont enregistré une augmentation du nombre d'interdictions émises, avec des hausses allant de 4,1% dans le cas de l'Autriche à 3,203% dans le cas de la Finlande. En revanche, quatorze États membres ont enregistré une diminution du nombre d'interdictions émises, allant de 1,7% dans le cas de l'Allemagne à une réduction de 99% dans le cas du Portugal.

En ce qui concerne l'origine des véhicules interdits, le taux global d'interdiction pour les véhicules nationaux était de 8,1 % ; 7,6 % pour les véhicules de l'UE (hors véhicules nationaux) et 5,1 % pour les véhicules immatriculés en dehors de l'UE. Cela indiquerait que les normes sont généralement appliquées universellement pour les véhicules de l'UE, quel que soit le pays d'origine du véhicule.

Le taux moyen d'interdiction pour les véhicules immatriculés dans l'UE dans tous les États membres était de 7,9 %. La catégorie N2 (poids lourds) était le type de véhicule le plus souvent interdit, soit un taux d'interdiction de 11,4 %. Les véhicules immatriculés en Suède et à Malte ont été interdits plus fréquemment, avec des taux d'interdiction de 37,5 % et 31,9 % respectivement. En revanche, les véhicules allemands et luxembourgeois ont été les moins souvent interdits, avec des taux d'interdiction de 1,7 % et 2,6 % respectivement.

La Commission ne connaît pas les raisons des différences entre ces taux d'interdiction, de sorte que l'on peut supposer qu'elles sont dues à l'application de méthodes d'inspection et de catégorisation des défauts différentes dans les États membres.

### ***Défauts***

Les deux types de déficiences les plus fréquemment détectées lors des inspections effectuées au cours de la période de référence concernaient le

- les équipements d'éclairage et systèmes électriques (26,4 %) ;
- essieux, roues, pneus et suspension (16,5 %) ;
- les autres équipements, y compris le tachygraphe et le limiteur de vitesse (11,5 %).

Le rapport note que les contrôles du point «nuisance, y compris les émissions et fuite de carburant et/ou d'huile» ont presque doublé, passant de 3,3 % pour la période de référence 2015-2016 à 6,3 % pour la présente période, ce qui est un signe encourageant pour le contrôle des performances environnementales des véhicules.