

## Informations de base

**2012/0186(COD)**

COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)  
Règlement

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

Abrogation Directive 2000/30/EC 1998/0097(COD)

Voir aussi [2012/0184\(COD\)](#)

Voir aussi [2012/0185\(COD\)](#)

### Subject

2.10.03 Normalisation, norme et marque CE/UE, certification, conformité

3.20.06 Réglementation des transports, sécurité routière, contrôle technique, permis

3.40.03 Industrie automobile, cycle et motocycle, véhicules utilitaires et agricoles

3.70.02 Pollution atmosphérique, pollution automobile

Procédure terminée

## Acteurs principaux

Parlement européen






Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
<b>TRAN</b> Transports et tourisme	SEHNALOVÁ Olga (S&D)	08/10/2012
	Rapporteur(e) fictif/fictive FERBER Markus (PPE) GRIESBECK Nathalie (ALDE) DURANT Isabelle (Verts /ALE) ROSBACH Anna (ECR) RUBIKS Alfreds (GUE/NGL)	
Commission pour avis	Rapporteur(e) pour avis	Date de nomination
<b>ENVI</b> Environnement, santé publique et sécurité alimentaire	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
<b>ITRE</b> Industrie, recherche et énergie	KARIŅŠ Krišjānis (PPE)	25/10/2012
<b>IMCO</b> Marché intérieur et protection des consommateurs	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	

Conseil de l'Union européenne	<b>Formation du Conseil</b>	<b>Réunions</b>	<b>Date</b>
	Transports, télécommunications et énergie	3243	2013-06-06
	Agriculture et pêche	3307	2014-03-24
Commission européenne	<b>DG de la Commission</b>	<b>Commissaire</b>	
	Mobilité et transports	KALLAS Siim	
Comité économique et social européen			
Comité européen des régions			

Evénements clés			
Date	Evénement	Référence	Résumé
13/07/2012	Publication de la proposition législative	COM(2012)0382 	Résumé
11/09/2012	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
30/05/2013	Vote en commission, 1ère lecture		
06/06/2013	Débat au Conseil		
17/06/2013	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A7-0207/2013	Résumé
01/07/2013	Débat en plénière		
02/07/2013	Décision du Parlement, 1ère lecture	T7-0296/2013	Résumé
02/07/2013	Résultat du vote au parlement		
11/03/2014	Décision du Parlement, 1ère lecture	T7-0196/2014	Résumé
11/03/2014	Résultat du vote au parlement		
24/03/2014	Adoption de l'acte par le Conseil après la 1ère lecture du Parlement		
03/04/2014	Signature de l'acte final		
03/04/2014	Fin de la procédure au Parlement		
29/04/2014	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques	
<b>Référence de la procédure</b>	2012/0186(COD)
<b>Type de procédure</b>	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
<b>Sous-type de procédure</b>	Note thématique
<b>Instrument législatif</b>	Règlement
<b>Modifications et abrogations</b>	Abrogation Directive 2000/30/EC 1998/0097(COD) Voir aussi 2012/0184(COD)

	Voir aussi <a href="#">2012/0185(COD)</a>
<b>Consultation obligatoire d'autres institutions</b>	<a href="#">Comité économique et social européen</a> <a href="#">Comité européen des régions</a>
<b>État de la procédure</b>	Procédure terminée
<b>Dossier de la commission</b>	TRAN/7/10159

Portail de documentation				
<b>Parlement Européen</b>				
Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Projet de rapport de la commission		<a href="#">PE504.235</a>	12/02/2013	
Amendements déposés en commission		<a href="#">PE508.051</a>	28/03/2013	
Avis de la commission	<a href="#">ITRE</a>	<a href="#">PE506.082</a>	26/04/2013	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		<a href="#">A7-0207/2013</a>	17/06/2013	<a href="#">Résumé</a>
Texte adopté du Parlement, vote partiel en 1ère lecture /lecture unique		<a href="#">T7-0296/2013</a>	02/07/2013	<a href="#">Résumé</a>
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		<a href="#">T7-0196/2014</a>	11/03/2014	<a href="#">Résumé</a>
<b>Conseil de l'Union</b>				
Type de document		Référence	Date	Résumé
Projet d'acte final		<a href="#">00012/2014/LEX</a>	03/04/2014	
<b>Commission Européenne</b>				
Type de document		Référence	Date	Résumé
Document de base législatif		<a href="#">COM(2012)0382</a> 	13/07/2012	<a href="#">Résumé</a>
Document annexé à la procédure		<a href="#">SWD(2012)0206</a> 	13/07/2012	
Document annexé à la procédure		<a href="#">SWD(2012)0207</a> 	13/07/2012	
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière		<a href="#">SP(2014)455</a>	10/06/2014	
Document de suivi		<a href="#">COM(2020)0077</a> 	04/03/2020	
Document de suivi		<a href="#">COM(2020)0676</a> 	03/11/2020	
<b>Parlements nationaux</b>				
Type de document	Parlement/Chambre	Référence	Date	Résumé
Contribution	<a href="#">DE_BUNDESRAT</a>	<a href="#">COM(2012)0382</a>	24/09/2012	

Contribution	<a href="#">PT_PARLIAMENT</a>	<a href="#">COM(2012)0382</a>	17/10/2012	
Contribution	<a href="#">BE_CHAMBER</a>	<a href="#">COM(2012)0382</a>	22/10/2012	
Contribution	<a href="#">CZ_SENATE</a>	<a href="#">COM(2012)0382</a>	13/02/2013	
Contribution	<a href="#">IE_HOUSES-OF-OIREACTHAS</a>	<a href="#">COM(2012)0382</a>	29/05/2013	

Informations complémentaires		
Source	Document	Date
Parlements nationaux	<a href="#">IPEX</a>	
Commission européenne	<a href="#">EUR-Lex</a>	
Commission européenne	<a href="#">EUR-Lex</a>	

Acte final	
<a href="#">Rectificatif à l'acte final 32014L0047R(01)</a> <a href="#">JO L 197 04.07.2014, p. 0087</a>	<a href="#">Résumé</a>
<a href="#">Directive 2014/0047</a> <a href="#">JO L 127 29.04.2014, p. 0134</a>	<a href="#">Résumé</a>

Actes délégués	
Référence	Sujet
<a href="#">2021/2776(DEA)</a>	Examen d'un acte délégué

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

2012/0186(COD) - 17/06/2013 - Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique

La commission des transports et du tourisme a adopté le rapport d'Olga SEHNALOVÁ (S&D, CZ) sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans l'Union, et abrogeant la directive 2000/30/CE.

La commission parlementaire recommande que la position du Parlement européen adoptée en première lecture suivant la procédure législative ordinaire modifie la proposition de la Commission comme suit :

**Objet et champ d'application du règlement** : les députés veulent préciser que les contrôles techniques routiers doivent être effectués **sans discrimination** fondée soit sur la nationalité du conducteur soit sur le pays d'immatriculation ou de mise en circulation du véhicule utilitaire concerné.

Certains modèles de tracteurs devraient également être inclus dans le champ d'application du règlement étant donné qu'ils sont de plus en plus souvent **utilisés sur la voie publique à des fins commerciales**. C'est le cas des tracteurs à roues de la catégorie T5, principalement utilisés sur la voie publique pour le transport routier de marchandises à des fins commerciales, ayant une vitesse maximale par construction supérieure à 40 km/h. En outre, les députés jugent approprié de **contrôler toute remorque**, quels que soient ses dimensions ou son type, lorsqu'elle est utilisée avec des véhicules des catégories M2 et M3.

**Contrôles routiers** : le rapport souligne que les contrôles techniques routiers des véhicules utilitaires devraient **seulement compléter les contrôles périodiques** et devraient cibler les véhicules sur la voie publique qui constituent un danger immédiat du point de vue de la sécurité routière.

**Date et fréquence des contrôles** : les députés suggèrent que les contrôles de sécurité s'effectuent suivant une **fréquence accrue** de manière à permettre de reporter à la deuxième/troisième année d'utilisation le contrôle plus approfondi effectué en fonction de la catégorie du véhicule, et d'éviter les contrôles inutiles.

Le nombre total de **contrôles initiaux** devrait correspondre au moins à 5% du nombre total des véhicules utilitaires visés au règlement qui sont immatriculés sur le territoire d'un État membre. Au moins **5% des véhicules utilitaires qui ne sont pas immatriculés sur le territoire d'un État membre**, mais qui y sont exploités, devraient faire, proportionnellement, l'objet de contrôles.

**Système de contrôle routier utilisant une classification par niveau de risque** : une classification par niveau de risque fondée sur le nombre et la gravité des défaillances constatées sur les véhicules utilitaires au cours de contrôles techniques périodiques et de contrôles techniques routiers devrait être mise en place, **à l'échelle de l'Union**.

Le système de classification devrait être fondé sur les différents **registres électroniques nationaux interconnectés dans toute l'Union** et être administré par l'autorité compétente de chaque État membre. A terme, les certificats de contrôle technique ou les rapports de contrôle routier seraient établis au moyen d'un **formulaire type européen**.

**Responsabilités** : les amendements précisent que les entreprises devraient veiller à ce que les véhicules qu'elles exploitent soient, **à tout moment, techniquement aptes à circuler** et à ce que l'original ou une copie certifiée conforme du certificat de contrôle technique ainsi qu'une preuve de la réussite du contrôle délivrée à la suite du dernier contrôle technique **soient conservés à bord**.

**Nature des contrôles routiers** : lors de chaque contrôle routier initial, l'inspecteur devrait procéder à une évaluation visuelle de **l'état technique du véhicule**. Le contrôle routier plus approfondi devrait également porter sur les **aspects suivants** : châssis et cadre ; roues et pneumatiques ; dispositif d'attelage ; bruits et émissions d'échappement.

Lorsque les contrôles doivent être effectués dans un centre d'essai, ceux-ci devraient être réalisés dans les meilleurs délais et dans le centre le plus proche.

**Contrôle de l'arrimage du chargement** : les amendements précisent que les inspecteurs pourront soumettre un véhicule à un contrôle de l'arrimage de son chargement conformément aux normes existantes. Le résultat de ce contrôle ne sera pas intégré dans le système de classification par niveau de risque tant que les règles relatives à l'arrimage du chargement ne sont pas harmonisées à l'échelle de l'Union.

La Commission devra soumettre au Parlement européen et au Conseil **un rapport sur le degré d'harmonisation en matière d'arrimage du chargement** dans le transport routier et les contrôles correspondants sur route. Le rapport sera, au besoin, accompagné de propositions législatives.

**Rapport de contrôle** : les résultats des contrôles routiers devraient être transmis **par voie électronique** à l'autorité d'immatriculation du véhicule, à son propriétaire et, dans le cas de véhicules immatriculés dans un autre État membre, grâce à l'utilisation du **registre européen des entreprises de transport routier (ERRU)**, conformément au règlement (CE) n° 1071/2009.

**Coopération entre les États membres** : lorsque des défaillances majeures ou critiques sont constatées, le nom de l'exploitant devrait être communiqué au point de contact. **L'État membre d'immatriculation devrait fournir des informations** à l'autorité chargée de procéder à un contrôle technique routier en ce qui concerne le profil de risque de l'entreprise dont le véhicule est inspecté. Ces informations devraient être fournies par voie électronique dans un délai raisonnable.

**Sanctions** : les députés estiment que l'utilisation d'un véhicule inapte à la circulation sur la voie publique peut donner lieu à des sanctions, ce qui ne doit, en revanche, pas être le cas des irrégularités non corrigées à la suite d'un contrôle.

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

2012/0186(COD) - 02/07/2013 - Texte adopté du Parlement, vote partiel en 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen a adopté des **amendements** à la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans l'Union, et abrogeant la directive 2000/30/CE.

**La question a été renvoyée pour réexamen à la commission compétente**. Le vote est reporté à une séance ultérieure.

**Objet et champ d'application du règlement** : les députés veulent que les contrôles techniques routiers soient effectués **sans discrimination** fondée soit sur la nationalité du conducteur soit sur le pays d'immatriculation ou de mise en circulation du véhicule utilitaire concerné.

Les députés proposent d'inclure dans le champ d'application du règlement **les tracteurs à roues de la catégorie T5, principalement utilisés sur la voie publique pour le transport routier de marchandises à des fins commerciales**, ayant une vitesse maximale par construction supérieure à 40 km/h. Ils jugent également approprié de contrôler **toute remorque attelée**, quels que soient ses dimensions ou son type, lorsqu'elle est utilisée avec des véhicules des catégories M2 et M3, N1, N2 et N3.

**Contrôles techniques** : ceux-ci devraient être principalement réalisés au moyen de **contrôles périodiques**. Les contrôles techniques routiers des véhicules utilitaires devraient seulement compléter les contrôles périodiques et devraient cibler les véhicules sur la voie publique qui constituent un danger immédiat du point de vue de la sécurité routière.

**Date et fréquence des contrôles** : le Parlement suggère que les contrôles de sécurité s'effectuent suivant une **fréquence accrue** de manière à permettre de reporter à la deuxième/troisième année d'utilisation le contrôle plus approfondi effectué en fonction de la catégorie du véhicule, et d'éviter les contrôles inutiles.

Le nombre total de **contrôles initiaux** devrait correspondre au moins à 5% du nombre total des véhicules utilitaires visés au règlement qui sont immatriculés sur le territoire d'un État membre. **Au moins 5% des véhicules utilitaires qui ne sont pas immatriculés sur le territoire d'un État membre**, mais qui y sont exploités, devraient faire, proportionnellement, l'objet de contrôles.

**Système de contrôle routier utilisant une classification par niveau de risque** : les députés suggèrent qu'une **classification par niveau de risque** fondée sur le nombre et la gravité des défaillances constatées sur les véhicules utilitaires au cours de contrôles techniques périodiques et de contrôles techniques routiers soit mise en place, **à l'échelle de l'Union**.

Le système de classification devrait être **fondé sur les différents registres électroniques nationaux interconnectés dans toute l'Union** et être administré par l'autorité compétente de chaque État membre. Trois ans après l'entrée en vigueur du [règlement du Parlement européen et du Conseil relatif au contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques](#), les certificats de contrôle technique ou les rapports de contrôle routier devraient être établis au moyen d'un **formulaire type européen**.

Pour permettre aux entreprises d'améliorer leur profil de risque, les députés suggèrent que **les informations sur la conformité de ces dernières aux exigences liées au contrôle technique**, qui résultent des contrôles effectués par les entreprises avec certaines fréquences soient prises en compte aux fins de l'établissement de la classification par niveau de risque d'une entreprise. Seraient concernés en particulier les véhicules des catégories N2, N3 et O4.

Le système de classification par niveau de risque devrait comprendre les informations relatives au contrôle technique des véhicules couverts par le règlement, **quatre ans** après l'entrée en vigueur du règlement.

**Responsabilités** : les amendements précisent que les entreprises devraient veiller à ce que les véhicules qu'elles exploitent soient, à tout moment, **techniquement aptes à circuler** et à ce que l'original ou une copie certifiée conforme du certificat de contrôle technique ainsi qu'une preuve de la réussite du contrôle délivrée à la suite du dernier contrôle technique **soient conservés à bord**.

**Nature des contrôles routiers** : lors de chaque contrôle routier initial, l'inspecteur devrait procéder à une **évaluation visuelle de l'état technique du véhicule**. Le contrôle routier plus approfondi devrait également porter sur les aspects suivants : châssis et cadre ; roues et pneumatiques ; dispositif d'attelage ; bruits et émissions d'échappement.

S'il ressort du certificat de contrôle technique correspondant au dernier contrôle technique effectué que l'un des points énumérés à l'annexe II a fait l'objet d'un contrôle **au cours des trois mois qui précèdent**, l'inspecteur ne devrait pas vérifier ce point, sauf si le contrôle est justifié en raison d'une défaillance manifeste.

Lorsque les contrôles doivent être effectués dans un centre d'essai, ceux-ci devraient être réalisés dans les meilleurs délais et **dans le centre le plus proche**.

**Contrôle de l'arrimage du chargement** : les amendements précisent que les inspecteurs pourront soumettre un véhicule à un contrôle de l'arrimage de son chargement conformément aux normes existantes. Le résultat de ce contrôle ne sera pas intégré dans le système de classification par niveau de risque tant que les règles relatives à l'arrimage du chargement ne sont pas harmonisées à l'échelle de l'Union.

La Commission devra soumettre au Parlement européen et au Conseil **un rapport sur le degré d'harmonisation en matière d'arrimage du chargement** dans le transport routier et les contrôles correspondants sur route. Le rapport sera, au besoin, accompagné de propositions législatives.

**Rapport de contrôle** : les résultats des contrôles routiers devraient être transmis **par voie électronique** à l'autorité d'immatriculation du véhicule, à son propriétaire et, dans le cas de véhicules immatriculés dans un autre État membre, grâce à l'utilisation du registre européen des entreprises de transport routier (ERRU), conformément au règlement (CE) n° 1071/2009.

**Coopération entre les États membres** : lorsque des défaillances majeures ou critiques sont constatées, le nom de l'exploitant devrait être communiqué au point de contact. L'État membre d'immatriculation devrait **fournir des informations à l'autorité chargée de procéder à un contrôle technique routier** en ce qui concerne le profil de risque de l'entreprise dont le véhicule est inspecté. Ces informations devraient être fournies par voie électronique dans un délai raisonnable.

**Sanctions** : les députés estiment que l'utilisation d'un véhicule inapte à la circulation sur la voie publique peut donner lieu à des sanctions, ce qui ne doit, en revanche, pas être le cas des irrégularités non corrigées à la suite d'un contrôle.

**Actes délégués** : le Parlement propose de limiter à **cinq ans** (renouvelables) la délégation de pouvoir conférée à la Commission, auparavant accordée pour une durée indéterminée.

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

Le Parlement européen a adopté par 646 voix pour, 25 contre et 14 abstentions, une résolution législative sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans l'Union, et abrogeant la directive 2000/30/CE.

Le Parlement a arrêté sa position en première lecture suivant la procédure législative ordinaire. Les amendements adoptés en plénière sont le résultat d'un accord négocié entre le Parlement européen et le Conseil.

**Objet** : la directive amendée établirait les **exigences minimales** d'un dispositif de contrôles techniques routiers pour les véhicules utilitaires circulant sur le territoire des États membre et ce, afin **d'améliorer la sécurité routière et de réduire l'incidence sur l'environnement**.

La directive s'appliquerait aux véhicules utilitaires ayant une vitesse par construction supérieure à 25 km/h et relevant des catégories telles que définies par la directive 2003/37/CE du Parlement européen et du Conseil et par la directive 2007/46/CE. Elle s'appliquerait également aux **tracteurs à roues de la catégorie T5**, dont l'utilisation a lieu essentiellement sur la voie publique pour le transport routier de marchandises à des fins commerciales, et dont la vitesse maximale par construction dépasse 40 km/h.

Les États membres auraient **la possibilité de réaliser des contrôles techniques routiers sur des véhicules qui ne sont pas visés par la directive**, tels que les véhicules utilitaires légers, ayant une masse maximale ne dépassant pas 3,5 tonnes de la catégorie N1 (camionnettes), 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** : le système de contrôle technique routier comprendrait **des contrôles techniques routiers initiaux et des contrôles techniques routiers approfondis**. Le nombre total de contrôles techniques routiers initiaux à mener dans l'Union chaque année civile devrait correspondre au moins à 5% du nombre total de ces véhicules immatriculés dans les États membres.

Chaque État membre devrait s'efforcer de réaliser **un nombre approprié de contrôles techniques routiers initiaux**, en proportion du nombre total des véhicules concernés immatriculés sur son 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 pour cibler les entreprises dont les véhicules commerciaux ont de mauvais résultats en termes de sécurité et pour réduire la charge administrative de celles qui présentent de bons résultats.

**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.

L'entreprise exploitant un véhicule soumis à un contrôle technique routier et le conducteur de celui-ci seraient **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.

Le titulaire du certificat d'immatriculation et, le cas échéant, l'exploitant du véhicule devraient être tenus de veiller à ce que le véhicule soit apte à circuler.

**Inspecteurs** : lorsqu'il procède à un contrôle technique routier, l'inspecteur devrait être **libre de tout conflit d'intérêt** qui pourrait nuire à l'impartialité et à l'objectivité de sa décision. La rémunération des inspecteurs ne devrait pas être directement liée au résultat du contrôle technique routier initial ou approfondi qu'ils réalisent.

**Contrôle de l'arrimage du chargement** : l'arrimage du chargement est essentiel pour la sécurité routière. C'est pourquoi il est prévu que lors d'un contrôle routier, l'arrimage du chargement d'un véhicule pourra 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 les biens ou pour l'environnement. L'arrimage devrait être tel qu'il résiste aux accélérations subies lors de l'utilisation du véhicule sur la voie publique.

Le personnel qui procède aux vérifications de l'arrimage du chargement devrait être **dûment formé** à cet effet.

**Suivi en cas de défaillances majeures ou critiques** : le texte amendé prévoit que toute défaillance majeure ou critique détectée lors d'un contrôle initial ou approfondi devrait être **corrigée avant que le véhicule ne circule à nouveau sur la voie publique**. Si des défaillances majeures ou critiques sont constatées sur un véhicule immatriculé hors de l'Union, les États membres pourraient décider d'en informer l'autorité compétente de ce pays.

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

Si la défaillance ne nécessite pas d'être corrigée dans l'immédiat, l'autorité compétente concernée pourrait décider des conditions et du délai raisonnable d'utilisation du véhicule avant que n'intervienne la correction de la défaillance.

**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 assurera, le cas échéant, tout autre échange d'informations et assistera 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 huit ans après l'entrée en vigueur de la directive, la Commission devrait faire rapport sur la mise en application de la directive, en particulier en ce qui concerne l'efficacité et l'harmonisation des systèmes de classification par niveau de risque.

Ce rapport serait assorti d'une étude d'impact qui devrait être mise à la disposition du Parlement européen et du Conseil au moins six mois avant toute proposition législative qui viserait à inclure de nouvelles catégories dans le champ d'application de la directive.

**Transposition** : les États membres auraient trois ans pour transposer la directive et quatre ans pour appliquer ses dispositions.

## 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.

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

2012/0186(COD) - 03/04/2014 - Rectificatif à l'acte final

**Rectificatif à la directive 2014/47/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans l'Union, et abrogeant la directive 2000/30/CE**

(«Journal officiel de l'Union européenne» L 127 du 29 avril 2014)

Au chapitre VI «Dispositions finales», article 24 «Établissement de rapports», paragraphe 1:

au lieu de:

«... le 20 mai 2016...»,

lire:

«... le 20 mai 2020...».

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

2012/0186(COD) - 13/07/2012 - Document de base législatif

OBJECTIF : promouvoir et faire respecter les règles concernant le contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques aux fins de renforcer la sécurité routière et la protection de l'environnement (Paquet «contrôle technique»).

ACTE PROPOSÉ : Règlement du Parlement européen et du Conseil.

CONTEXTE : pour qu'un véhicule puisse être mis sur le marché, il doit satisfaire à l'ensemble des exigences liées à la réception par type ou à la réception individuelle et garantissant qu'il répond à un niveau optimal de sécurité et de protection de l'environnement. Après cette réception, les véhicules en circulation doivent être soumis à des contrôles techniques périodiques. Le contrôle technique a pour objectif de vérifier le bon fonctionnement des composants de sécurité, la performance environnementale et la conformité du véhicule.

**La mise à jour des règles harmonisées relatives au contrôle technique des véhicules à moteur** devrait contribuer à atteindre l'objectif d'une réduction de moitié du nombre de victimes de la route d'ici à 2020, comme prévu dans [les orientations politiques pour la sécurité routière de 2011 à 2020](#). Elle contribuera également à la réduction des émissions qui sont associées, dans le secteur du transport routier, au mauvais entretien des véhicules, conformément à la [stratégie européenne pour des véhicules propres et économes en énergie](#) ainsi qu'à la [politique intégrée en matière d'énergie et de changement climatique](#).

La proposition s'inscrit dans un **paquet de mesures** comprenant également : [une proposition de règlement](#) relatif au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques et abrogeant la directive 2009/40/CE; [une proposition de modification de la directive 1999/37/CE](#) relative aux documents d'immatriculation des véhicules.

ANALYSE D'IMPACT : les options suivantes ont été envisagées:

- **Option 1** : le «statu quo» qui préserve le cadre juridique actuellement en vigueur dans l'UE ;
- **Option 2** : l'«approche non contraignante» consistant à mieux mettre en œuvre et suivre de plus près l'application de la législation existante;
- **Option 3** : l'«approche législative» s'articulant autour de deux axes: a) réviser à la hausse les normes minimales européennes régissant les contrôles techniques périodiques (CTP) et les contrôles routiers inopinés (CRI), et définir des normes obligatoires ; b) à un stade ultérieur, la création éventuelle d'un système européen d'échange de données harmonisé reliant entre elles les bases de données existantes.

L'analyse d'impact ayant montré qu'il serait avantageux de **combinaison une approche non contraignante et une approche réglementaire**, les mesures non contraignantes ont été intégrées aux dispositions législatives.

**BASE JURIDIQUE** : article 91 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

**CONTENU** : le paquet de mesures relatives au contrôle technique reprendra les prescriptions composant le cadre législatif existant en la matière, qui recouvre les contrôles techniques (directive 2009/40/CE), les contrôles routiers (directive 2000/30/CE) et les règles relatives à l'immatriculation des véhicules (directive 1999/37/CE).

L'objectif principal de la proposition est d'instaurer un **système de classification par niveau de risque** visant à centrer les contrôles sur les véhicules exploités par des entreprises ayant un bilan médiocre en matière de sécurité, et donc de récompenser les entreprises qui, dans l'exploitation de leurs véhicules, sont attentives à la sécurité et à la protection de l'environnement.

Les principaux éléments de la proposition sont les suivants :

**Champ d'application** : les véhicules utilitaires légers et leurs remorques relèveront dorénavant du champ d'application des activités de contrôle routier, étant donné que le nombre de victimes de la route ne diminue pas dans cette catégorie de véhicules.

**Contrôles routiers** : afin de mieux répartir les contrôles routiers effectués par les États membres, un certain pourcentage du nombre de véhicules utilitaires immatriculés devra être contrôlé chaque année. Le pourcentage envisagé ne dépassera pas, au total, le nombre de contrôles techniques déjà réalisés dans l'Union.

- La sélection des véhicules sera fonction du profil de risque des exploitants et ciblera les entreprises à risque, afin de soulager les exploitants qui entretiennent leurs véhicules de manière adéquate. Le profil des entreprises devra être établi sur la base des résultats enregistrés lors de précédents contrôles techniques et routiers.
- Les contrôles routiers plus poussés seront réalisés moyennant l'équipement adéquat soit par des unités mobiles, soit dans des centres situés à proximité. L'arrimage du chargement devrait être vérifié dans le cadre des contrôles routiers. Les défaillances constatées doivent être appréciées à l'aune de critères harmonisés liés aux risques qu'elles représentent.

**Qualification et formation du personnel** : le niveau des connaissances et des compétences des inspecteurs responsables des contrôles routiers devrait être au moins équivalent au niveau des inspecteurs chargés des contrôles techniques.

**Points de contact nationaux** : la coopération et l'échange d'informations entre les États membres et avec la Commission devront être menés de façon plus efficace par l'intermédiaire de points de contact désignés dans les États membres.

**Pouvoirs de la Commission** : celle-ci sera habilitée à adapter les annexes au progrès technique par voie d'actes délégués et à garder à jour les certificats et les formulaires d'établissement des rapports, en coopération étroite avec les États membres, par voie d'actes d'exécution; elle pourra, par exemple, introduire de nouvelles procédures de contrôle basées sur des systèmes modernes de post-traitement des émissions qui, au terme de leur développement, permettront de vérifier la conformité aux niveaux d'émissions de NOx et de particules.

**INCIDENCE BUDGÉTAIRE** : la proposition n'a aucune incidence sur le budget de l'Union.

**ACTES DÉLÉGUÉS** : la proposition contient des dispositions habilitant la Commission à adopter des actes délégués conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.