

Informations de base	
2019/2205(INI) INI - Procédure d'initiative	Procédure terminée
Rapport d'exécution sur les aspects liés à la sécurité routière du paquet «contrôle technique» Subject 3.20.06 Réglementation des transports, sécurité routière, contrôle technique, permis	

Acteurs principaux			
Parlement européen	Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
	TRAN Transports et tourisme	LUTGEN Benoît (EPP)	10/01/2020
		Rapporteur(e) fictif/fictive UJHELYI István (S&D) GHEORGHE Vlad (Renew) METZ Tilly (Greens/EFA) ZŁOTOWSKI Kosma (ECR) KOUNTOURA Elena (GUE/NGL)	

Événements clés			
Date	Événement	Référence	Résumé
19/12/2019	Annonce en plénière de la saisine de la commission		
25/02/2021	Vote en commission		
02/03/2021	Dépôt du rapport de la commission	A9-0028/2021	Résumé
26/04/2021	Résultat du vote au parlement		
27/04/2021	Décision du Parlement	T9-0122/2021	Résumé
27/04/2021	Fin de la procédure au Parlement		

Informations techniques	
Référence de la procédure	2019/2205(INI)
Type de procédure	INI - Procédure d'initiative

Sous-type de procédure	Mise en œuvre
Base juridique	Règlement du Parlement EP 55
Autre base juridique	Règlement du Parlement EP 165
État de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission	TRAN/9/02105

Portail de documentation				
Parlement Européen				
Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Projet de rapport de la commission		PE658.889	10/11/2020	
Amendements déposés en commission		PE661.964	07/12/2020	
Rapport déposé de la commission, lecture unique		A9-0028/2021	02/03/2021	Résumé
Texte adopté du Parlement, lecture unique		T9-0122/2021	27/04/2021	Résumé
Commission Européenne				
Type de document		Référence	Date	Résumé
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière		SP(2021)414	18/08/2021	

Rapport d'exécution sur les aspects liés à la sécurité routière du paquet «contrôle technique»

2019/2205(INI) - 02/03/2021 - Rapport déposé de la commission, lecture unique

La commission des transports et du tourisme a adopté un rapport d'initiative de Benoît LUTGEN (PPE, BE) sur le rapport de mise en œuvre des aspects de sécurité routière du paquet «contrôle technique».

Ce rapport porte sur la transposition juridique et le fonctionnement concret du paquet «contrôle technique» dans les 27 États membres de l'UE du point de vue de la sécurité routière.

Le rapport présente un certain nombre de recommandations.

Transposition et mise en œuvre du paquet « contrôle technique » - objectifs de sécurité de l'UE

Les députés ont salué le fait que la transposition du paquet et la mise en œuvre de certaines de ses dispositions ont montré une meilleure harmonisation des procédures nationales, notamment en ce qui concerne la fréquence, le contenu et la méthode des contrôles techniques des véhicules. Le paquet a contribué à améliorer la qualité des contrôles techniques périodiques, le niveau de qualification des inspecteurs, ainsi que la coordination et les normes des États membres en matière de contrôle technique des véhicules, afin de renforcer la sécurité routière.

En revanche, les députés ont regretté que, malgré l'amélioration de la qualité des contrôles techniques périodiques et ses implications positives pour la sécurité routière, le paquet contienne certaines dispositions non obligatoires qui n'ont pas été transposées avec suffisamment de rigueur ou qui n'ont tout simplement pas été transposées du tout. Le rapport souligne la nécessité de développer un système

d'exigences obligatoires afin d'accroître l'harmonisation au niveau européen d'aspects tels que l'arrimage du chargement, l'échange d'informations et la coopération entre les États membres, et rappelle l'importance particulière de ces mesures pour les régions transfrontalières.

L'insuffisance du financement des activités d'inspection, notamment du personnel d'inspection, des équipements et de la formation, continue de compromettre la réalisation des objectifs en matière de contrôle technique. Les États membres sont invités à mettre un soutien financier et administratif suffisant à la disposition de leurs autorités chargées de la sécurité routière afin de mettre en œuvre efficacement le paquet « contrôle technique » et sa future version révisée.

Fréquence et contenu des tests

Tout en se félicitant du fait qu'à la suite de l'entrée en vigueur du paquet «contrôle technique», 90 % des contrôles de véhicules ont été effectués selon les mêmes intervalles ou selon des intervalles encore plus stricts que ceux fixés par le paquet, contribuant ainsi dans une large mesure à réduire le nombre de véhicules dangereux circulant sur les routes de l'UE, les députés ont regretté que certains États membres exigent encore des intervalles plus longs que ceux fixés par le paquet, ce qui réduit la sécurité en conditions de circulation.

La Commission est invitée à :

- envisager de renforcer le régime de contrôle et à introduire l'obligation de contrôles supplémentaires à partir d'un certain kilométrage pour les véhicules de la catégorie M1 tels que les taxis ou les ambulances et les véhicules de la catégorie N1 utilisés par les prestataires de services de livraison de colis;
- envisager d'étendre cette obligation aux autres véhicules de ces catégories utilisés à d'autres fins commerciales;
- évaluer s'il convient d'augmenter la fréquence des inspections des véhicules utilisés dans le cadre de la mobilité partagée, en prévoyant la possibilité d'une inspection annuelle obligatoire ou en tenant compte, par exemple, de l'intensité de leur utilisation, sur la base de leur kilométrage, du vieillissement des composants qui en découle et du nombre de passagers transportés;
- intégrer une certification européenne pour les voitures d'occasion dans la prochaine révision du paquet « contrôle technique »;
- envisager d'étendre l'obligation d'effectuer des contrôles routiers aux véhicules à deux et trois roues, y compris l'objectif minimal de 5 % de contrôles annuels, car ces véhicules sont actuellement complètement exclus du champ d'application de la directive 2014/47/UE;
- prendre dûment en compte les nouveaux tests d'émissions en conditions réelles de conduite prévus par le règlement Euro 6 et les éventuelles révisions futures.

Équipement utilisé et formation des inspecteurs

Les députés ont salué le fait que, dans tous les États membres, les équipements de contrôle ont été harmonisés et répondent à certaines exigences minimales, améliorant ainsi l'uniformité des contrôles techniques dans toute l'UE. Cependant, tous les États membres n'ont pas introduit de qualifications minimales pour les inspecteurs chargés des contrôles techniques.

Des mesures devraient être prises pour garantir l'indépendance des inspecteurs et des organismes de contrôle par rapport au secteur du commerce, de l'entretien et de la réparation des véhicules, afin d'éviter tout conflit d'intérêt financier, y compris pour le contrôle des émissions, tout en offrant des garanties plus solides en termes de responsabilité civile pour toutes les parties.

Registres d'information et échange de données entre les États membres

Le rapport note que seuls quelques États membres tiennent une base de données électronique nationale des déficiences majeures et dangereuses mises en évidence par les contrôles routiers et que les États membres notifient rarement les résultats de ces contrôles au point de contact national de l'État membre dans lequel le véhicule est immatriculé. Les États membres devraient faciliter l'échange systématique de données sur le contrôle technique et le kilométrage entre leurs autorités compétentes respectives pour le contrôle, l'immatriculation et la réception des véhicules, les fabricants d'équipements de contrôle et les constructeurs de véhicules.

Les députés ont invité la Commission et les États membres à œuvrer pour qu'une plate-forme d'information sur les véhicules soit mise en place dans le cadre de la prochaine révision afin d'accélérer et de faciliter l'échange de données et d'assurer une coordination plus efficace entre les États membres.

Progrès technique

Il convient de tenir dûment compte des progrès techniques réalisés en matière de dispositifs de sécurité des véhicules pour la prochaine révision. Les nouveaux véhicules devront commencer à être équipés de nouveaux systèmes avancés de sécurité et d'assistance au conducteur à partir de 2022. La Commission devrait inclure ces systèmes dans le champ d'application des contrôles techniques périodiques.

Rapport d'exécution sur les aspects liés à la sécurité routière du paquet «contrôle technique»

2019/2205(INI) - 27/04/2021 - Texte adopté du Parlement, lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 654 voix pour, 30 contre et 9 abstentions, une résolution sur la mise en œuvre des aspects du paquet «contrôle technique» relatifs à la sécurité routière.

Le paquet «contrôle technique» comprend la directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil sur le contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques, la directive 2014/46/UE du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 1999/37/CE du Conseil relative aux documents d'immatriculation des véhicules et la directive 2014/47/UE du Parlement européen et du Conseil relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans l'Union.

Le Parlement a formulé les recommandations suivantes :

Transposition et mise en œuvre du paquet « contrôle technique » - objectifs de sécurité de l'UE

Les députés ont salué le fait que la transposition du paquet et la mise en œuvre de certaines de ses dispositions aient permis d'améliorer la qualité des contrôles techniques périodiques, le niveau de qualification des inspecteurs, ainsi que la coordination et les normes des États membres en matière de contrôle routier des véhicules, afin d'améliorer la sécurité routière.

En revanche, les députés ont regretté que le paquet contienne certaines dispositions non contraignantes qui n'ont pas été transposées avec suffisamment de rigueur ou qui n'ont pas été transposées du tout. La résolution a souligné la nécessité de développer un système d'exigences obligatoires afin d'accroître l'harmonisation au niveau européen d'aspects tels que l'arrimage du chargement, l'échange d'informations et la coopération entre les États membres, soulignant l'importance particulière de ces mesures pour les régions transfrontalières.

Déplorent le sous-financement des activités de contrôle, notamment des inspecteurs, des équipements et de la formation, les députés ont invité les États membres à fournir un soutien financier et administratif suffisant à leurs autorités chargées de la sécurité routière.

Fréquence et contenu des tests

À la suite de l'entrée en vigueur du paquet «contrôle technique», 90 % des contrôles des véhicules ont eu lieu selon les mêmes intervalles, voire à des intervalles plus stricts, que ceux fixés par le paquet, ce qui a contribué à réduire le nombre de véhicules dangereux circulant sur les routes de l'Union. Les députés ont toutefois regretté que certains États membres exigent encore des intervalles plus longs que ceux fixés par le paquet.

La Commission est invitée à :

- envisager de renforcer le régime de contrôle et introduire l'obligation de contrôles supplémentaires à partir d'un certain kilométrage pour les véhicules de la catégorie M1 tels que les taxis ou les ambulances et les véhicules de la catégorie N1 utilisés par les prestataires de services de livraison de colis, et envisager d'étendre cette obligation aux autres véhicules de ces catégories utilisés à d'autres fins commerciales;

- évaluer, compte tenu de l'augmentation du recours aux véhicules individuels et à la mobilité partagée pour les transports publics, si la fréquence des inspections de ces véhicules doit être augmentée en prévoyant la possibilité d'un contrôle annuel obligatoire ou en tenant compte, par exemple, de l'intensité de leur utilisation, sur la base de leur kilométrage, du vieillissement des composants qui en découle et du nombre de passagers transportés;

- intégrer une certification européenne pour les voitures d'occasion dans la prochaine révision du paquet « contrôle technique »;
- mettre fin aux dérogations à l'obligation de contrôles techniques périodiques pour les véhicules à deux ou trois roues et examiner la possibilité d'inclure dans le régime de contrôle technique périodique obligatoire les catégories de véhicules à deux et trois roues d'une cylindrée inférieure à 125 cm³ et les remorques légères;
- inclure dans la prochaine révision du paquet des dispositions obligeant les États membres à enregistrer les données des relevés obligatoires de compteurs kilométriques lors de chaque visite d'inspection, d'entretien et de réparation majeure, ce dès la première immatriculation du véhicule;
- prendre dûment en compte les nouveaux tests d'émissions en conditions réelles de conduite prévus par le règlement Euro 6 et les éventuelles révisions futures.

Équipement utilisé et formation des inspecteurs

Les députés ont salué le fait que, dans tous les États membres, les équipements de contrôle ont été harmonisés et répondent à certaines exigences minimales, améliorant ainsi l'uniformité des contrôles techniques dans toute l'UE. Ils ont toutefois invité les États membres à aligner leurs exigences sur celles prévues à l'annexe IV de la directive 2014/45/UE relative au contrôle technique périodique.

La Commission est invitée à promouvoir la mise à jour régulière et l'harmonisation des contenus de formation entre les États membres afin d'adapter les compétences des inspecteurs au processus d'automatisation et de numérisation du secteur automobile.

Des mesures devraient être prises pour garantir l'indépendance des inspecteurs et des organismes de contrôle par rapport au secteur du commerce, de l'entretien et de la réparation des véhicules, afin d'éviter tout conflit d'intérêt financier, y compris pour le contrôle des émissions, tout en offrant des garanties plus solides en termes de responsabilité civile pour toutes les parties.

Registres d'information et échange de données entre les États membres

Le rapport note que seuls quelques États membres tiennent une base de données électronique nationale des déficiences majeures et dangereuses mises en évidence par les contrôles routiers et que les États membres notifient rarement les résultats de ces contrôles au point de contact national de l'État membre dans lequel le véhicule est immatriculé. Les États membres devraient faciliter l'échange systématique de données sur le contrôle technique et le kilométrage entre leurs autorités compétentes respectives pour le contrôle, l'immatriculation et la réception des véhicules, les fabricants d'équipements de contrôle et les constructeurs de véhicules.

Les députés ont invité la Commission et les États membres à œuvrer pour qu'une plate-forme d'information sur les véhicules soit mise en place dans le cadre de la prochaine révision afin d'accélérer et de faciliter l'échange de données et d'assurer une coordination plus efficace entre les États membres.

Progrès technique

Il convient de tenir dûment compte des progrès techniques réalisés en matière de dispositifs de sécurité des véhicules pour la prochaine révision. Les nouveaux véhicules devront commencer à être équipés de nouveaux systèmes avancés de sécurité et d'assistance au conducteur à partir de 2022. La Commission devrait inclure ces systèmes dans le champ d'application des contrôles techniques périodiques.

Les députés ont également demandé à la Commission d'évaluer si les nouveaux modes de transport tels que les trottinettes électriques et les monoroues devraient être pris en considération dans la prochaine révision.