


Procédure file

Informations de base		
SYN - Procédure de coopération (historique)	1995/0226(SYN)	Procédure terminée
Contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques (consol. et modif. directive 77/143/CEE)		
Abrogation 2008/0044(COD)		
Sujet 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	NI BELLERÉ Spalato	26/09/1995
	Commission au fond précédente		
	TRAN Transports et tourisme	NI BELLERÉ Spalato	26/09/1995
Conseil de l'Union européenne	Commission pour avis précédente		
	ECON Economique, monétaire et politique industrielle	PSE MURPHY Simon Francis	16/10/1995
	JURI Juridique et droits des citoyens	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
	Formation du Conseil	Réunion	Date
	Pêche	1983	20/12/1996
	Transports, télécommunications et énergie	1937	18/06/1996
	Transports, télécommunications et énergie	1907	11/03/1996

Événements clés			
07/12/1994	Informations supplémentaires		Résumé
08/09/1995	Publication de la proposition législative	COM(1995)0415	Résumé
27/10/1995	Annonce en plénière de la saisine de la commission		
24/01/1996	Vote en commission		Résumé
24/01/1996	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture/lecture unique	A4-0010/1996	
28/02/1996	Débat en plénière		Résumé

29/02/1996	Décision du Parlement	T4-0102/1996	Résumé
18/04/1996	Publication de la proposition législative modifiée	COM(1996)0159	Résumé
18/06/1996	Publication de la position du Conseil	07022/1/1996	Résumé
18/07/1996	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 2ème lecture		
01/10/1996	Vote en commission, 2ème lecture		Résumé
01/10/1996	Dépôt de la recommandation de la commission, 2ème lecture	A4-0295/1996	
23/10/1996	Débat en plénière		Résumé
24/10/1996	Décision du Parlement, 2ème lecture	T4-0533/1996	Résumé
06/12/1996	Publication de la proposition législative modifiée	COM(1996)0673	
20/12/1996	Adoption de l'acte par le Conseil suite à la consultation du Parlement		
20/12/1996	Fin de la procédure au Parlement		
17/02/1997	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques

Référence de procédure	1995/0226(SYN)
Type de procédure	SYN - Procédure de coopération (historique)
Sous-type de procédure	Législation
	Abrogation 2008/0044(COD)
Base juridique	CE avant Amsterdam E 075
Etape de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission parlementaire	TRAN/4/07973

Portail de documentation

Document de base législatif	COM(1995)0415 JO C 193 04.07.1996, p. 0005	08/09/1995	EC	Résumé
Comité économique et social: avis, rapport	CES1298/1995 JO C 039 12.02.1996, p. 0024	22/11/1995	ESC	Résumé
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique	A4-0010/1996 JO C 047 19.02.1996, p. 0004	24/01/1996	EP	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique	T4-0102/1996 JO C 078 18.03.1996, p. 0011-0026	29/02/1996	EP	Résumé
Proposition législative modifiée	COM(1996)0159 JO C 193 04.07.1996, p. 0031	18/04/1996	EC	Résumé
Position du Conseil	07022/1/1996 JO C 248 26.08.1996, p. 0049	18/06/1996	CSL	Résumé
Communication de la Commission sur la position du Conseil	SEC(1996)1239	15/07/1996	EC	Résumé

Recommandation déposée de la commission, 2e lecture	A4-0295/1996 JO C 347 18.11.1996, p. 0006	01/10/1996	EP	
Texte adopté du Parlement, 2ème lecture	T4-0533/1996 JO C 347 18.11.1996, p. 0114-0144	24/10/1996	EP	Résumé
Proposition législative modifiée	COM(1996)0673	06/12/1996	EC	
Acte législatif de mise en oeuvre	32003L0027 JO L 090 08.04.2003, p. 0041-0044	03/04/2003	EU	Résumé

Informations complémentaires

Commission européenne

[EUR-Lex](#)

Acte final

[Directive 1996/96](#)
[JO L 046 17.02.1997, p. 0001](#) Résumé

Contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques (consol. et modif. directive 77/143/CEE)

LEGISLATION COMMUNAUTAIRE PRECEDENTE: La directive 77/143/CEE du 29.12.1976 concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives au contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques (J.O. L47 du 18.07.1977, p. 47) est l'acte de base dans ce domaine. Elle a été modifiée par les directives suivantes: 88/449/CEE du 26.7.88 (J.O. L 222 du 12.8.88, p.10); 91/328/CEE du 21.6.91 (J.O. L 178 du 6.7.91, p.29); 92/54/CEE et 92/55/CEE du 22.6.92 (J.O. L 225 du 10.8.92, p.63 et p.68); 94/23/CEE du 8.6.94 (J.O. L 147 du 14.6.94, p.6). Après les modifications citées ci-dessus, la directive prévoit un contrôle obligatoire et périodique pour les véhicules à moteur affectés au transport des personnes, de ceux affectés au transport des choses ayant au moins quatre roues (à l'exception des tracteurs et des véhicules agricoles), des remorques et semi-remorques de plus que 3.500 Kg.; la directive prévoit la périodicité des contrôles et leurs objet. En particulier la directive 92/55/CEE a renforcé les contrôles sur les émissions d'échappement et les directives 92/54/CEE et 94/23/CEE ceux sur les freins. POSITION PRECEDENTE DU PE: Le Parlement Européen, dans sa résolution du 20.2.87 clôturant la procédure de consultation sur le projet à l'origine de la directive 88/449/CEE (J.O. C 76 du 23.7.87, p.194) a recommandé l'extension des contrôles à certaines catégories de véhicules non couvertes par les directives en examen, à savoir: tracteurs, machines agricoles, motocyclettes, caravanes légères et semi-remorques; a souhaité des sanctions pour les propriétaires des véhicules qui ne se soumettent pas aux contrôles, une réglementation pour le retrait de la circulation et la démolition, la mise au point d'un document d'identification des véhicules commun aux pays membres. L'essentiel de cette position a été repris lors de la consultation de 1991 sur les projets à l'origine des deux directives de 1992. SITUATION DANS LES ETATS MEMBRES: La directive 77/143/CEE a été mise en vigueur par tous les Etats membres; le délai de mise en vigueur de la directive 94/23/CEE est le 1.1.1997.

Contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques (consol. et modif. directive 77/143/CEE)

OBJECTIFS : - assurer le contrôle des limiteurs de vitesse dont l'installation et l'utilisation sont obligatoires depuis le 01.01.1994 pour les camions de plus de 12 tonnes ainsi que pour les autobus et autocars de plus de 10 tonnes; - faire en sorte que les véhicules soient contrôlés et entretenus de manière à garantir la sécurité routière; - éviter les distorsions de concurrence entre les transporteurs dues à des différences au niveau des contrôles techniques dans les Etats membres; - éclaircir la situation en ce qui concerne le contrôle des véhicules revêtant un intérêt historique. CONTENU : - la proposition de directive du Conseil est à la fois une codification des directives existantes (directive 77/143/CEE et ses modifications successives) et une extension de leur champ d'application; - droit pour les Etats membres de fixer leurs propres normes de contrôle pour tous les aspects des véhicules revêtant un intérêt historique (et pas seulement pour l'efficacité du freinage); - inclusion des limiteurs de vitesse dans la liste des points qui doivent être contrôlés (les dates limites des directives remplacées sont maintenues); - à l'annexe II, transfert de la catégorie 4 (taxis et ambulances) de la colonne de gauche à la colonne de droite (avec les catégories 5 et 6), étant donné que les exigences techniques - et par conséquent les points à contrôler - sont les mêmes que pour les voitures particulières. ?

Contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques (consol. et modif. directive 77/143/CEE)

Le Comité accueille favorablement la proposition de la Commission visant à codifier, dans un but de clarification, les diverses directives concernant les contrôles techniques des véhicules à moteur et de leurs remorques. Il souscrit en outre aux autres modifications apportées, et

tout particulièrement à la proposition de contrôler les limiteurs de vitesse de tous les véhicules équipés d'un tachygraphe. Cette dernière disposition devrait augmenter considérablement la sécurité sur les routes de l'UE. ?

Contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques (consol. et modif. directive 77/143/CEE)

La commission a adopté le rapport de M. Spalato BELLERE (It, NI) portant sur la proposition de directive du Conseil, présentée par la Commission européenne, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives au contrôle technique des véhicules à moteur. Cette proposition vise également à inclure le contrôle des limiteurs de vitesse sur certaines catégories de poids lourds parmi les contrôles techniques prescrits par les lois européennes. Elle remplace une directive vieille de 20 ans et tous les amendements qui ont suivi. Le rapporteur se félicite de la proposition de la Commission européenne qui va considérablement améliorer la sécurité des transports routiers. La commission a légèrement modifié la proposition. Le rapporteur a obtenu l'adoption de ses amendements demandant des contrôles plus stricts des véhicules utilitaires légers d'un poids maximal de 3,5 tonnes. Ces véhicules devraient dorénavant passer au contrôle technique 3 ans après la date de leur première mise en circulation, puis tous les ans. Compte tenu de la capacité limitée des centres de contrôle technique, la Commission européenne avait proposé 4 et 2 ans. Dans les 15 États membres, les contrôles techniques doivent être réalisés par les autorités publiques. Les centres de contrôle technique des véhicules peuvent être exploités par des organismes privés, tel que c'est déjà le cas dans certains États, mais l'indépendance et la qualité du contrôle doivent être assurées par des organismes ou des établissements des États membres. La surveillance des centres de contrôle technique peut se faire au moyen de contrôles sur place. ?

Contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques (consol. et modif. directive 77/143/CEE)

Le rapporteur, M. Bellere (NI,I), a abordé pour l'approbation de certains amendements concernant, entre d'autres, les contrôles techniques des véhicules commerciaux légers et des véhicules à deux et trois roues. En prévision de l'évolution technologique future du secteur, il n'a pas exclu des modifications ultérieures de la directive en question qui prévoient l'extension des contrôles techniques par exemple à l'airbag et au système anti-incendie FIS, pour améliorer au niveau européen la sécurité des véhicules et des routes. Le commissaire Kinnock s'est déclaré tout à fait favorable à la demande d'augmenter la fréquence des tests pour les véhicules mais il s'est prononcé contre l'amendement 6, qui, en précisant une telle demande à l'égard de tous les États, y compris ceux qui viennent de commencer les tests, et de cinq Pays qui ne l'ont pas encore fait, lui semble prématurée; il peut, par contre, accepter les amendements 2,3,5 et 8 aussi bien que le 4, en matière de contrôles des motocycles et des scooters. L'amendement 7, sur les contrôles des émissions à froid d'oxyde de carbone des véhicules à essence, ne peut pas être retenu pour des raisons techniques; il en va de même pour l'amendement 9, qui supposerait un niveau élevé d'harmonisation des contrôles de sécurité sur route par les États membres.

Contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques (consol. et modif. directive 77/143/CEE)

En adoptant le rapport de M. Spalato BELLERE (NI), le Parlement européen a approuvé la proposition de la Commission en demandant des contrôles plus stricts pour les véhicules à moteur ayant au moins quatre roues, servant au transport de marchandise par route ou au transport public de passagers, et dont le poids ne dépasse pas 3,5 t. Ces véhicules devraient être contrôlés trois ans (au lieu de quatre ans) après la date de la première utilisation, et ensuite tous les ans (au lieu de tous les deux ans). Par ailleurs, le contrôle technique doit être effectué par l'État ou par un organe à vocation publique ou encore par des organismes privés habilités pour la circonstance. Lorsque les établissements chargés du contrôle technique effectuent en même temps des réparations de véhicules, les États membres doivent veiller à garantir l'objectivité et la qualité des contrôles. ?

Contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques (consol. et modif. directive 77/143/CEE)

La proposition modifiée de la Commission retient 3 des 7 amendements adoptés par le Parlement européen, à savoir : - l'ajout d'un nouveau considérant afin de garantir un contrôle "méthodique et de qualité"; - l'ajout d'un considérant invitant la Commission à présenter un rapport sur la mise en oeuvre pratique de la directive; - l'obligation pour les États membres d'établir des systèmes d'autorisation et de contrôle garantissant des normes de qualité acceptables pour les établissements de contrôle, notamment lorsque des établissements chargés du contrôle technique effectuent en même temps des réparations de véhicules. En revanche, la Commission n'a pas retenu les amendements du PE visant à : - faire référence à la résolution du PE concernant la codification officielle et l'accord interinstitutionnel sur une méthode de travail accélérée en vue d'une codification officielle des textes législatifs; - demander à la Commission de présenter un rapport sur la possibilité d'étendre le contrôle technique aux véhicules à deux ou trois roues; - augmenter la fréquence minimale de contrôle des véhicules commerciaux légers et des voitures particulières (au lieu d'un contrôle tous les 4 ans après la date de la première utilisation et ensuite un contrôle tous les 2 ans, le PE proposait un contrôle 3 ans après la date de la première utilisation et ensuite un contrôle tous les ans); - prévoir un contrôle des émissions de monoxyde de carbone en commençant par un démarrage à froid pour les voitures et les camionnettes qui ne sont pas équipées d'un catalyseur. ?

Contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques (consol. et modif. directive 77/143/CEE)

La position commune du Conseil intègre les trois amendements parlementaires acceptés par la Commission dans sa proposition modifiée. Par rapport à la proposition de la Commission, la position commune présente néanmoins les divergences suivantes : - l'ajout de la possibilité pour les Etats membres d'exclure du champ d'application de la directive les véhicules de pompiers ainsi que les véhicules présentant un intérêt historique construits avant le 1er janvier 1960; - la fixation de la date de mise en application de la directive à un an après son entrée en vigueur (au lieu du 01.01.1996 auparavant); - l'obligation pour les Etats membres d'adopter les mesures effectives, proportionnées et dissuasives, nécessaires pour la mise en oeuvre du système de contrôle prévu par la directive; - la modification de l'annexe II en ce qui concerne le tachygraphe, le nouveau texte se lisant comme suit : "contrôler, en cas de doute, si la circonférence nominale ou la dimension du pneu est conforme aux données indiquées sur le tachygraphe"; ?

Contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques (consol. et modif. directive 77/143/CEE)

Les amendements proposés par le Parlement européen en première lecture, ainsi que les modifications adoptées par le Conseil, s'inscrivent dans le ligne des objectifs de la proposition initiale. Par conséquent, la Commission soutient la position commune. ?

Contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques (consol. et modif. directive 77/143/CEE)

La commission des transports a repris la plupart des amendements de 1ère lecture du PE pour amender la position commune du Conseil sur le contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques. Il s'agit : * de l'imposition de normes très sévères pour le contrôle technique des véhicules, l'application effective de ces normes par les Etats membres faisant l'objet d'un contrôle permanent de la part de la Commission; * d'un élargissement rapide du contrôle technique aux véhicules à deux et à trois roues; * d'un contrôle permanent des centres de contrôle, tant publics que privés, en vue de prévenir les fraudes; * d'un renforcement de la périodicité des contrôles, soit trois ans après la date de mise en circulation du véhicule, et ensuite chaque année pour les camionnettes et les mini-bus ne dépassant pas 3,5 tonnes. En outre, le rapporteur demande que soit rétablie la possibilité, pour les Etats membres, de faire effectuer des contrôles sur les très vieux véhicules fabriqués avant le 1e janvier 1960. Un amendement visant à interdire l'utilisation des véhicules n'ayant pas satisfait aux tests du système de freinage et des gaz d'échappement a également été redéposé. Pour terminer, la commission souhaite que la directive soit appliquée six mois après son adoption, au lieu d'un an, pour qu'elle puisse entrer en vigueur en 1997 (procédure de coopération, deuxième lecture). ?

Contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques (consol. et modif. directive 77/143/CEE)

Le rapporteur, M.BELLERE' (NI,I), a redéposé les amendements en première lecture, rejetés par le Conseil, notamment ceux qui incluent dans le domaine de la directive les véhicules des sapeurs-pompiers et des policiers, ou qui concernent les contrôles sur les véhicules d'avant 1960 présentant un intérêt historique, ou encore qui prévoient l'interdiction de circuler pour les véhicules n'ayant pas été soumis à un contrôle technique du freinage et des émissions de gaz d'échappement, aussi bien que la fixation de la date d'entrée en vigueur de la directive, 1997 au lieu de 1998. Le commissaire Kinnock a regretté de n'être pas en mesure d'accepter aucun amendement déposé (nouveau ou déjà présenté en première lecture) et cela pour des raisons techniques et pratiques contraires, p.ex. à l'entrée en vigueur accélérée de la directive (am.7). ?

Contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques (consol. et modif. directive 77/143/CEE)

En adoptant le rapport de M. Spalato BELLERE (NI, It), le Parlement européen a approuvé la position commune du Conseil en demandant des contrôles plus stricts pour les véhicules à moteur ayant au moins quatre roues, servant au transport de marchandise par route ou au transport public de passagers, et dont le poids ne dépasse pas 3,5 t. Ces véhicules devraient être contrôlés trois ans (au lieu de quatre ans) après la date de la première utilisation, et ensuite tous les ans (au lieu de tous les deux ans). En outre, les Etats membres devraient veiller à ce que les véhicules non conformes aux impératifs minima relatifs aux systèmes de freinage et aux émissions ne circulent pas sur les voies publiques. ?

Contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques (consol. et modif. directive 77/143/CEE)

OBJECTIF : étendre le champ d'application de la directive 77/143/CEE afin d'assurer que la circulation des véhicules dans l'espace communautaire a lieu dans les meilleures conditions, aussi bien sur le plan de la sécurité que sur celui des conditions de concurrence entre transporteurs de divers Etats membres. La directive vise en outre à regrouper en un seul texte la directive 77/143/CEE et les directives qui l'ont modifiée. MESURE DE LA COMMUNAUTÉ : Directive 96/96/CE du Conseil concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives au contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques. CONTENU : la directive prévoit l'inclusion du limiteur de vitesse installé sur certaines catégories de poids lourds et d'autobus dans le cadre du contrôle technique communautaire, ce qui entraîne l'extension du contrôle des tachygraphes. Les Etats membres peuvent exclure du champ d'application de la directive les véhicules des forces armées, des forces de l'ordre et de pompiers ainsi que les véhicules présentant un intérêt historique construits avant le 1er janvier 1960; ils ont le droit de fixer leurs propres normes de contrôle pour tous les aspects des véhicules revêtant un intérêt historique. Le contrôle technique doit

être effectué par l'Etat ou par un organe à vocation publique ou encore par des organismes privés habilités pour la circonstance. Lorsque les établissements chargés du contrôle technique effectuent en même temps des réparations de véhicules, les Etats membres veillent à garantir l'objectivité et la qualité des contrôles. Les Etats membres doivent adopter les mesures nécessaires pour la mise en oeuvre du système de contrôle prévu par la directive. Ces mesures doivent être effectives, proportionnées et dissuasives. DATE D'ENTREE EN VIGUEUR : 09/03/1997 ECHEANCE FIXEE POUR LA TRANSPOSITION : 09/03/1998. ?

Contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques (consol. et modif. directive 77/143/CEE)

MESURE DE LA COMMUNAUTE : Directive 2003/27/CE de la Commission portant adaptation au progrès technique de la directive 96/96/CE du Conseil en ce qui concerne le contrôle des émissions d'échappement des véhicules à moteur. CONTENU : la directive 96/96/CE du Conseil du 20 décembre 1996 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives au contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques spécifie les tests à effectuer lors du contrôle technique périodique afin de vérifier que les émissions des véhicules à moteur à essence et à moteur Diesel restent dans des limites acceptables. Un groupe de travail d'experts du Comité international d'inspection technique automobile (CITA) et d'autres organisations concernées a été établi par la Commission et s'est réuni au cours de l'année 2000. Le groupe a examiné les possibilités de modifier les valeurs limites pour les essais d'émission prescrits dans la directive 96/96/CE et dans la directive 2000/30/CE du Parlement européen et du Conseil du 6 juin 2000 relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans la Communauté, afin de déterminer si cela pouvait être bénéfique pour l'environnement. Le groupe a conclu que les limites prescrites actuellement se situent invariablement bien au-dessus de ce que les véhicules sont capables d'atteindre en pratique, à condition d'être correctement entretenus: ces limites n'ont donc pas l'efficacité qu'on pourrait en attendre pour faciliter la détection des véhicules gros pollueurs, c'est-à-dire ceux dont les émissions d'échappement sont au moins supérieures de 50% au niveau qu'on attendrait de véhicules entretenus correctement. En conséquence, l'annexe II de la directive 96/96/CE est modifiée conformément à l'annexe de la présente directive. ENTREE EN VIGUEUR : 28/04/2003. MISE EN OEUVRE : 01/01/2004. ?