

# Procédure file

Informations de base	
COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure 1998/0097(COD) codécision) Directive	Procédure terminée
Contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans la Communauté Abrogation <a href="#">2012/0186(COD)</a>	
Sujet 3.20.06 Réglementation des transports, sécurité routière, contrôle technique, permis 3.40.03 Industrie automobile, cycle et motocycle, véhicules utilitaires et agricoles	

Acteurs principaux			
Parlement européen	Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
	<b>RETT</b> Politique régionale, transports et tourisme	PSE <a href="#">PIECYK Willi</a>	14/12/1999
	Commission au fond précédente		
	<b>TRAN</b> Transports et tourisme	PSE <a href="#">CASTRICUM Frits</a>	02/09/1998
	Commission pour avis précédente		
	<b>JURI</b> Juridique et droits des citoyens	PPE <a href="#">MCINTOSH Anne</a> <a href="#">Caroline B.</a>	23/09/1998
Conseil de l'Union européenne	<b>ECON</b> Economique, monétaire et politique industrielle	V <a href="#">HAUTALA Heidi</a>	23/09/1998
	<b>ENVI</b> Environnement, santé publique et protection des consommateurs	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
	Formation du Conseil	Réunion	Date
Commission européenne	Consommateurs	<a href="#">2255</a>	13/04/2000
	Énergie	<a href="#">2230</a>	02/12/1999
	<a href="#">Transports, télécommunications et énergie</a>	<a href="#">2108</a>	17/06/1998
	DG de la Commission	Commissaire	
	Energie et transports		

Evénements clés			
10/03/1998	Publication de la proposition législative	COM(1998)0117	Résumé
17/06/1998	Débat au Conseil	<a href="#">2108</a>	
19/06/1998	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
20/01/1999	Vote en commission, 1ère lecture		Résumé

19/01/1999	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	<a href="#">A4-0025/1999</a>	
09/02/1999	Décision du Parlement, 1ère lecture	T4-0065/1999	Résumé
28/07/1999	Vote en commission, 1ère lecture		
27/07/1999	Dépôt du rapport de la commission confirmant la position du Parlement	<a href="#">A5-0005/1999</a>	
16/09/1999	Décision du Parlement, 1ère lecture	<a href="#">T5-0015/1999</a>	Résumé
13/10/1999	Publication de la proposition législative modifiée	COM(1999)0458	Résumé
01/12/1999	Publication de la position du Conseil	<a href="#">11287/1/1999</a>	Résumé
16/12/1999	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 2ème lecture		
22/02/2000	Vote en commission, 2ème lecture		Résumé
21/02/2000	Dépôt de la recommandation de la commission, 2ème lecture	<a href="#">A5-0040/2000</a>	
03/03/2000	Débat en plénière		
14/03/2000	Décision du Parlement, 2ème lecture	<a href="#">T5-0091/2000</a>	Résumé
13/04/2000	Approbation de l'acte par le Conseil, 2ème lecture		
06/06/2000	Signature de l'acte final		
06/06/2000	Fin de la procédure au Parlement		
10/08/2000	Publication de l'acte final au Journal officiel		

### Informations techniques

Référence de procédure	1998/0097(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Législation
Instrument législatif	Directive
	Abrogation <a href="#">2012/0186(COD)</a>
Base juridique	Traité CE (après Amsterdam) EC 071-p1
Etape de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission parlementaire	RETT/5/12303

### Portail de documentation

Document de base législatif		<a href="#">COM(1998)0117 JO C 190 18.06.1998, p. 0010</a>	11/03/1998	EC	Résumé
Comité économique et social: avis, rapport		<a href="#">CES1136/1998 JO C 407 28.12.1998, p. 0112</a>	09/09/1998	ESC	
Projet de rapport de la commission		PE228.051	17/12/1998	EP	
Avis de la commission	<b>JURI</b>	PE228.533/DEF	04/01/1999	EP	

Avis de la commission	<b>ECON</b>	PE228.830/DEF	04/01/1999	EP	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		<a href="#">A4-0025/1999</a> <a href="#">JO C 150 28.05.1999, p. 0003</a>	20/01/1999	EP	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		T4-0065/1999 <a href="#">JO C 150 28.05.1999, p. 0015-0031</a>	09/02/1999	EP	Résumé
Commission: resaisine		SEC(1999)0581	28/04/1999	EC	
Rapport final déposé e la commission, 1ère lecture ou lecture unique		<a href="#">A5-0005/1999</a> <a href="#">JO C 054 25.02.2000, p. 0010</a>	28/07/1999	EP	
Texte adopté du Parlement confirmant la position arrêtée en 1ère lecture		<a href="#">T5-0015/1999</a> <a href="#">JO C 054 25.02.2000, p. 0056-0079</a>	16/09/1999	EP	Résumé
Proposition législative modifiée		COM(1999)0458 <a href="#">JO C 116 26.04.2000, p. 0007 E</a>	14/10/1999	EC	Résumé
Position du Conseil		<a href="#">11287/1/1999</a> <a href="#">JO C 029 01.02.2000, p. 0001</a>	02/12/1999	CSL	Résumé
Communication de la Commission sur la position du Conseil		SEC(1999)2064	10/12/1999	EC	Résumé
Projet de rapport de la commission		PE286.568	20/01/2000	EP	
Amendements déposés en commission		PE286.568/AM	10/02/2000	EP	
Recommandation déposée de la commission, 2e lecture		<a href="#">A5-0040/2000</a> <a href="#">JO C 346 04.12.2000, p. 0004</a>	22/02/2000	EP	
Texte adopté du Parlement, 2ème lecture		<a href="#">T5-0091/2000</a> <a href="#">JO C 377 29.12.2000, p. 0022-0040</a>	14/03/2000	EP	Résumé
Avis de la Commission sur la position du Parlement en 2ème lecture		COM(2000)0243	19/04/2000	EC	Résumé
Acte législatif de mise en oeuvre		<a href="#">32003L0026</a> <a href="#">JO L 090 08.04.2003, p. 0037-0040</a>	03/04/2003	EU	Résumé
Document de suivi		<a href="#">COM(2007)0270</a>	23/05/2007	EC	Résumé
Document de suivi		<a href="#">COM(2010)0754</a>	17/12/2010	EC	Résumé
Document de suivi		<a href="#">COM(2013)0303</a>	24/05/2013	EC	Résumé
Document de suivi		<a href="#">COM(2014)0569</a>	12/09/2014	EC	Résumé
Document de suivi		<a href="#">COM(2017)0099</a>	28/02/2017	EC	Résumé
Document de suivi		<a href="#">COM(2020)0107</a>	23/03/2020	EC	Résumé
Document de suivi		<a href="#">COM(2020)0109</a>	23/03/2020	EC	Résumé

## Informations complémentaires

Commission européenne

[EUR-Lex](#)

## Acte final

[Directive 2000/30](#)  
[JO L 203 10.08.2000, p. 0001](#) Résumé

## Contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans la Communauté

---

OBJECTIF: veiller à ce que les activités de transport routier réalisées sur le territoire communautaire soient plus sûres et respectent davantage l'environnement. CONTENU: la proposition de directive définit le cadre juridique des contrôles routiers de véhicules utilitaires lourds pour le transport de passagers et de marchandises. Elle vise également à mettre en place une évaluation uniforme de la qualité de l'entretien des véhicules utilitaires circulant à l'intérieur de la Communauté, en décourageant des exploitants irresponsables d'essayer d'acquérir un avantage concurrentiel en exploitant des véhicules qui ne sont pas convenablement entretenus. La directive proposée prévoit que les Etats membres effectuent, en plus du contrôle technique annuel, des contrôles à l'improviste portant sur une part représentative des véhicules utilitaires lourds circulant sur leurs routes chaque année. Ces contrôles peuvent être réalisés sur les routes, dans les ports, sur d'autres lieux de stationnement ou dans les dépôts des exploitants. La proposition ne précise ni le nombre ni le pourcentage des véhicules en circulation devant être contrôlés, laissant aux Etats membres le soin de définir l'ampleur de leur programme national de contrôles routiers. La proposition prévoit une approche en trois étapes du contrôle routier: 1) première étape: inspection visuelle de l'état d'entretien du véhicule, effectuée par un inspecteur formé pour le contrôle des véhicules. Si l'inspecteur soupçonne que le véhicule est mal entretenu, il peut passer à la deuxième étape; 2) deuxième étape: inspection rapide du véhicule à l'arrêt, qui comprend notamment un contrôle des documents de conformité à la réglementation technique. Si l'inspecteur estime que le véhicule n'est pas conforme à cette réglementation, il peut alors passer à la troisième étape; 3) troisième étape: le véhicule est examiné sur le bord de la route afin de déceler des carences d'entretien (ex: fumées d'échappement, pneus lisses, éclairage, limiteur de vitesse, freinage etc). En cas de doute persistant, le véhicule peut être soumis à une inspection et à une évaluation plus approfondies dans un centre de contrôle technique agréé. Si le contrôle technique montre que le véhicule n'est pas conforme aux normes techniques stipulées dans l'annexe de la proposition ou est considéré comme un risque important pour ses occupants ou pour les usagers de la route, ce véhicule peut être immédiatement interdit de circulation. Les contrôles routiers du niveau d'entretien des véhicules utilitaires lourds peuvent être associés à d'autres contrôles de vérification de la conformité des véhicules à la réglementation relative à la circulation routière, tels que des contrôles portant sur le nombre d'heures de conduite, le poids et les dimensions des véhicules, la taxe de circulation, le permis de conduire ou le respect des conditions d'exercice de la profession de routier.?

## Contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans la Communauté

---

À partir du 1er janvier 2000, les chauffeurs routiers pourront être soumis sur tout le territoire de l'UE à des contrôles de l'état technique de leur camion qui s'ajouteront au contrôle technique annuel que doivent passer les véhicules utilitaires dans un centre de contrôle. La commission a approuvé le mercredi 20 janvier 1999 une proposition de la Commission concernant une directive relative au contrôle technique routier. M. Frits CASTRICUM (PSE, NL) a indiqué qu'un certain nombre de défaillances pouvaient ainsi être détectées alors qu'elles pourraient être volontairement dissimulées lors des contrôles techniques. La proposition de la Commission vise à améliorer, grâce à l'effet dissuasif des dispositions en la matière, le respect des règlements de sécurité et des normes environnementales. Les coûts imputables à ces contrôles routiers seraient, selon les estimations, de l'ordre de 40 à 60 millions d'euros par an pour les autorités de contrôle et de 80 à 120 millions d'euros par an pour les exploitants, soit un total de 120 à 180 millions d'euros. Le rapporteur, M. CASTRICUM, a noté que des bénéfices en seraient retirés grâce à l'amélioration de l'entretien des transports de marchandises. Sur la base du nombre de camions impliqués dans des accidents mortels et du coût moyen qu'ils représentent, la Commission a chiffré le bénéfice à quelque 153 millions d'euros. Les autres bénéfices sont d'ordre écologique. Si tous les véhicules étaient en parfait état de marche, les économies de carburant pourraient s'élever à 2%. Les contrôles techniques volants effectués sur place et en plus des contrôles annuels obligatoires existent déjà dans quelques Etats membres comme le Royaume-Uni, par exemple. Les autres Etats membres auront à mettre sur pied les services nécessaires pour procéder à ces contrôles. L'application de cette directive pourrait rester lettre morte si l'infrastructure nécessaire, en termes tant de personnel que d'équipements, n'était pas rapidement mise en place. Si tel n'était pas le cas, il s'ensuivrait une nouvelle distorsion superflue entre les Etats membres. Aussi le rapporteur souligne-t-il l'importance de la coordination dans la mise en oeuvre de cette directive. Les sanctions en cas d'infraction doivent dans la mesure du possible être harmonisées. ?

## Contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans la Communauté

---

Le Parlement européen, en approuvant sans débat le rapport de M. Frits CASTRICUM (PSE, NL), a modifié la proposition de directive sur le contrôle technique des véhicules utilitaires. Le Parlement demande la normalisation des documents de contrôle pour éviter tout problème linguistique. Lorsqu'un inspecteur estime que l'étendue des carences d'entretien du véhicule utilitaire présente un risque grave pour la circulation, il doit pouvoir décider de son immobilisation en vue de son dépannage immédiat en direction d'un centre de contrôle agréé. Dans les cas où il est décidé de ne pas retirer le véhicule de la circulation, l'immobilisation pour tout type de contrôle doit être la plus brève possible. Le Parlement demande que les fuites de carburant et d'huile soient ajoutées à la liste des motifs de non conformité en raison des dangers qu'elles font courir, notamment aux deux roues. La directive ne devrait entrer en vigueur qu'à compter du moment où, après consultation de la Commission, les dispositions requises auront été prises en ce qui concerne la formation des contrôleurs, la disponibilité des moyens en matériel et en personnel nécessaires pour la réalisation des contrôles, et l'uniformisation des sanctions. ?

## Contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans la Communauté

---

La proposition modifiée de la Commission retient 11 des 17 amendements adoptés par le Parlement européen en première lecture. Il s'agit des amendements visant à: - élargir la portée du texte en remplaçant le mot "exploitants" par "entreprises", - prévoir que les documents concernés par le contrôle sont standardisés afin d'éviter tout problème linguistique, - préciser que les contrôles techniques peuvent être combinés avec d'autres contrôles réglementaires des véhicules utilitaires circulant sur la voie publique, - imposer aux Etats membres d'informer officiellement la Commission de l'organisation des contrôles techniques routiers et obliger la Commission à communiquer au Parlement les résultats de l'examen bisannuel de la mise en oeuvre du programme, - prévoir l'exemption du véhicule d'un contrôle ultérieur s'il a subi un contrôle récent (au cours des trois derniers mois), - introduire une nouvelle disposition exigeant d'établir des statistiques des véhicules admis au contrôle technique et de rendre l'immobilisation du véhicule pour contrôle la plus brève possible, - prévoir que les autorités compétentes se communiquent les noms des services qui réalisent les contrôles ainsi que des personnes servant de point de contact, -

préciser que les infractions constatées sur un véhicule sont poursuivies conformément à la législation applicable dans l'État membre où l'infraction a été constatée, - faire des fuites de gas-oil et/ou d'huile un motif de non-conformité.?

## Contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans la Communauté

---

La position commune du Conseil retient tous les amendements du Parlement européen repris par la Commission dans sa proposition modifiée, à l'exception de l'amendement prévoyant que les États membres présentent leurs programmes de contrôles routiers à la Commission avant de les mettre en application. La position commune ne s'écarte pas substantiellement de la proposition de la Commission. Elle introduit toutefois certaines modifications, les principales étant les suivantes: 1) la limitation du champ d'application de la directive aux contrôles effectués sur la voie publique, sauf dans le cas d'un contrôle plus élaboré justifié par un risque de sécurité, 2) la suppression, pour la réalisation du contrôle routier, de l'approche progressive en trois étapes et son remplacement par une approche plus simple, non nécessairement progressive. Il est prévu que l'inspecteur réalise le contrôle technique routier en effectuant soit un, soit deux, soit l'ensemble des contrôles suivants: - une inspection visuelle de l'état d'entretien du véhicule utilitaire à l'arrêt, - un contrôle des documents attestant la conformité du véhicule au contrôle technique et, si le conducteur le présente, d'un rapport de contrôle technique routier établi récemment, - une inspection visant à déceler les défauts d'entretien portant sur un, plusieurs ou la totalité des points de contrôle énumérés à l'annexe I, point 10. Parmi ces points figurent les dispositifs de freinage et les émissions d'échappement. Dans ce cas, l'inspecteur devra prendre en considération les documents les plus récents et également tout autre certificat de sécurité délivré par un organisme agréé, présenté par le conducteur; 3) le type de contrôle applicable au véhicule éventuellement soumis à un examen plus approfondi: la position commune prévoit que l'inspecteur a la possibilité de soumettre le véhicule à un contrôle plus élaboré dans un centre de contrôle situé à proximité, désigné par l'État membre, lorsqu'il estime que l'étendue des défauts d'entretien du véhicule peut présenter un risque de sécurité de nature à justifier, en ce qui concerne notamment le freinage, un examen plus approfondi; 4) la possibilité, pour le conducteur, d'être exempté du contrôle technique routier portant sur un des points de contrôle prévus par le projet de directive s'il fournit la preuve qu'un contrôle technique routier a déjà été effectué au cours des trois mois précédents; 5) le choix de la procédure de comité, à savoir la procédure de réglementation au lieu de la procédure consultative; 6) la suppression du régime de sanctions; 7) l'instauration d'un modèle commun de rapport de contrôle technique routier.?

## Contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans la Communauté

---

La Commission émet un avis favorable sur la position commune qui tient compte de tous les amendements proposés par le Parlement européen que la Commission était en mesure d'accepter, à l'exception d'un seul. Le réexamen, par la Commission, de la mise en oeuvre de la directive intégrera une évaluation de la proportion et des catégories de véhicules qui sont contrôlés par chaque État membre, leur taux de réussite/d'échec et la répartition des véhicules par pays d'immatriculation. Une fois ce travail effectué, la Commission examinera s'il convient d'approfondir l'harmonisation.?

## Contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans la Communauté

---

La commission a adopté la recommandation pour la deuxième lecture (procédure de codécision) de M. Willy PIECYK (PSE, D) qui approuve la position commune du Conseil sous réserve d'un certain nombre d'amendements. La commission a estimé que ces propositions contribueraient grandement à la sécurité routière à condition d'être judicieusement mises en oeuvre et assorties de sanctions. Un amendement à la position commune invite les États membres à arrêter des sanctions et à veiller à leur application. Les contrôles techniques effectués sur place existent déjà dans certains États membres comme le Royaume-Uni, par exemple. Les autres États membres devront mettre en place les autorités chargées de procéder à ces contrôles. L'accent a été mis sur le fait que, dans la pratique, cette directive risquait de rester lettre morte si l'infrastructure nécessaire, tant en hommes qu'en matériel, n'était pas rapidement disponible. La commission a donc estimé que la directive devait entrer en vigueur au plus vite.?

## Contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans la Communauté

---

En adoptant la recommandation pour la deuxième lecture de M. Wilhelm PIECYK (PSE, D), le Parlement européen estime que la position commune sur le contrôle technique des camions apporte une contribution importante à la sécurité, à condition que les dispositions soient appliquées correctement et que leur non-application puisse faire l'objet de sanctions. Dans cet esprit, le Parlement a adopté deux amendements visant à prévoir que: - les véhicules utilitaires ne peuvent être utilisés que s'ils sont entretenus en conformité avec la réglementation technique; - les États membres établissent un régime de sanctions lorsque le conducteur ou l'entrepreneur ne respecte pas les exigences techniques contrôlées. Les sanctions doivent être effectives, proportionnées et dissuasives.?

## Contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans la Communauté

---

La Commission accepte les amendements apportés par le Parlement à la position commune qu'elle estime conformes aux objectifs de la proposition. Ces amendements visent à: - préciser que les véhicules utilitaires ne peuvent être utilisés que s'ils sont entretenus en conformité avec la réglementation technique; - prévoir que les États membres déterminent un régime de sanctions après avoir engagé entre eux une délibération sur l'harmonisation de ces sanctions, lesquelles doivent être effectives, proportionnées et dissuasives.?

## Contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans la Communauté

---

**OBJECTIF :** veiller à ce que les activités de transport routier réalisées sur le territoire communautaire soient plus sûres et respectent davantage l'environnement. **MESURE DE LA COMMUNAUTÉ :** Directive 2000/30/CE du Parlement européen et du Conseil relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans la Communauté. **CONTENU :** la présente directive définit certaines conditions de réalisation des contrôles techniques routiers des véhicules utilitaires circulant sur le territoire de la Communauté. Les contrôles doivent être réalisés sans discrimination fondée sur la nationalité du conducteur ou sur le pays d'immatriculation ou de mise en circulation, en tenant compte de la nécessité de réduire au minimum les retards occasionnés aux conducteurs. La directive prévoit que l'inspecteur réalise le contrôle technique routier en effectuant soit un, soit deux, soit l'ensemble des contrôles suivants : - une inspection visuelle de l'état d'entretien du véhicule utilitaire à l'arrêt, - un contrôle des documents attestant la conformité du véhicule au contrôle technique et, si le conducteur le présente, d'un rapport de contrôle technique routier établi récemment, - une inspection visant à déceler les défauts d'entretien portant sur un, plusieurs ou la totalité des points de contrôle énumérés à l'annexe I, point 10. Parmi ces points figurent les dispositifs de freinage et les émissions d'échappement. Dans ce cas, l'inspecteur devra prendre en considération les documents les plus récents et également tout autre certificat de sécurité délivré par un organisme agréé, présenté par le conducteur. La directive prévoit que l'inspecteur a la possibilité de soumettre le véhicule à un contrôle plus élaboré dans un centre de contrôle situé à proximité, désigné par l'État membre, lorsqu'il estime que l'étendue des défauts d'entretien du véhicule peut présenter un risque de sécurité de nature à justifier un examen plus approfondi (en ce qui concerne notamment le freinage). L'utilisation du véhicule peut être suspendue jusqu'à la réparation des défauts décelés. Les États membres communiquent à la Commission, tous les deux ans, les données collectées relatives aux deux années précédentes concernant le nombre de véhicules contrôlés. Ils s'accordent mutuellement assistance pour l'application de la directive. **ENTRÉE EN VIGUEUR :** 10/08/2000. **ÉCHÉANCE POUR LA TRANSPOSITION :** 10/08/2002.?

## Contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans la Communauté

---

**MESURE DE LA COMMUNAUTÉ :** Directive 2003/26/CE de la Commission portant adaptation au progrès technique de la directive 2000/30/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les limiteurs de vitesse et les émissions d'échappement des véhicules utilitaires. **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 a été modifiée par la fixation de limites d'émission plus strictes pour certaines catégories de véhicules à moteur et le contrôle du fonctionnement du limiteur de vitesse qui équipe les véhicules utilitaires. Pour assurer la cohérence avec la directive 96/96/CE, il convient d'adapter aussi la directive 2000/30/CE afin d'y inclure les nouvelles dispositions techniques, c'est-à-dire d'intégrer les systèmes de surveillance OBD (systèmes de diagnostic embarqués) et les limiteurs de vitesse dans le champ d'application des contrôles routiers. Il convient d'actualiser également la directive 2000/30/CE (en même temps que la directive 96/96/CE) afin d'intégrer les valeurs limites d'émission révisées pour certaines catégories de véhicules à moteur. Les annexes I et II de la directive 2000/30/CE sont modifiées conformément à l'annexe de la présente directive. **ENTRÉE EN VIGUEUR :** 28/04/2003. **MISE EN OEUVRE :** 01/01/2004.?

## Contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans la Communauté

---

La Commission a présenté son premier rapport sur l'application par les États membres de la directive 2000/30/CE relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans la Communauté. Couvrant la période 2003-2004, le rapport est basé sur les réponses de 17 États membres (Allemagne, Hongrie, Royaume-Uni, Belgique, Autriche, Suède, Finlande, Slovaquie, Italie, Pays-Bas, Estonie, Danemark, Slovaquie, Lituanie, Grèce, Malte et Luxembourg).

Les principales constatations du rapport sont les suivantes :

- le nombre de véhicules immatriculés dans l'Union européenne contrôlés sur la période 2003-2004 varie considérablement d'un État membre à l'autre (allant de 1.826.219 en Allemagne, 670.225 en Hongrie et 221.875 au Royaume-Uni à 306 en Grèce, 107 à Malte et 40 au Luxembourg) ;
- le nombre de contrôles techniques routiers est en cohérence avec l'importance du trafic routier dans chaque État membre. A noter cependant que les Pays-Bas, la Finlande, le Danemark et la Slovaquie effectuent relativement peu de contrôles techniques routiers en regard de leur trafic routier. En outre, la proportion des bus par rapport à l'ensemble des véhicules contrôlés par chaque État membre est généralement faible. Ils ne dépassent 10% des véhicules contrôlés que pour la Slovaquie (11,4 %), le Royaume-Uni (15,4%) et l'Italie (37,6%) ;
- la proportion des véhicules jugés non-conformes aux exigences de la Directive 2000/30/CE par rapport à l'ensemble des véhicules contrôlés immatriculés dans l'Union européenne varie considérablement d'un État membre à l'autre, depuis la valeur élevée de 72,1% pour le Danemark jusqu'à 2,6% seulement pour la Belgique. Des proportions importantes de véhicules non-conformes sont observées également par Malte (65,0%), la Suède (46,9%) et le Royaume-Uni (36,9%) ;
- les données par État membre relatives aux contrôles techniques routiers effectués sur les véhicules immatriculés dans les autres États membres ne portent généralement que sur de petits nombres de véhicules et ne permettent pas de tirer des conclusions ayant valeur statistique sur l'état physique moyen des véhicules circulant hors de leur pays d'immatriculation.

En conclusion, le rapport formule plusieurs observations :

- il y a une mauvaise application par la plupart des États membres des obligations statistiques et d'information de la Directive 2000/30/CE: les données ne sont pas communiquées par tous les États membres et lorsqu'elles sont communiquées, elles ne le sont pas avec un niveau de détail suffisant. La Commission entame dès maintenant des procédures d'infraction pour manquement aux obligations qui leur incombent en vertu de la Directive contre les États membres qui n'ont pas ou incomplètement communiqué les données requises par ladite directive ;
- la Directive fixe le modèle de rapport individuel de contrôle technique routier. Au vu de l'expérience acquise, ce formulaire ne se prête pas facilement à une transmission informatisée de l'ensemble des données statistiques à la Commission. La Commission pourrait proposer un format commun pour la communication des données statistiques à la Commission par voie électronique ;
- les services de la Commission pourraient envisager de convoquer le « Comité pour l'adaptation au progrès technique » chargé de l'assister dans la mise en œuvre de la Directive 2000/30/CE pour rechercher des solutions aux difficultés rencontrées par les États membres dans la collecte, la compilation et la communication des données statistiques relatives aux contrôles techniques routiers, y compris d'éventuelles

modifications du modèle de rapport de contrôle technique routier. Les grandes variations des taux de non-conformité observées entre les États membres ne peuvent être expliquées par l'analyse des informations communiquées. Une explication sera recherchée avec les États membres;

- beaucoup d'États membres contrôlent essentiellement les véhicules immatriculés sur leur territoire. La proportion des véhicules non immatriculés sur leur territoire par rapport à l'ensemble des véhicules contrôlés par les États membres est très variable. Cette proportion devrait dès lors être aussi élevée que possible en relation avec les flux routiers observés.

## Contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans la Communauté

---

Le présent rapport constitue le deuxième rapport de la Commission concernant l'application de la directive 2000/30/CE relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans la Communauté. Il couvre à la fois les périodes 2005-2006 et 2007-2008, en raison des retards dans la communication des informations pour 2005-2006.

Il faut rappeler que la directive comprend une liste de 12 points pouvant faire l'objet d'un contrôle. La non-conformité des points contrôlés doit être mentionnée dans les rapports d'inspection, ainsi que la suspension éventuelle de l'utilisation des véhicules qui présentent des défauts graves.

Évaluation statistique: le rapport note que la plupart des États membres ne respectent pas de manière satisfaisante les obligations statistiques et d'information de la directive 2000/30/CE:

- les données ne sont pas toujours transmises en temps utile;
- lorsqu'elles sont communiquées, elles ne le sont pas avec un niveau de détail suffisant pour permettre une évaluation satisfaisante de l'efficacité des politiques de l'UE en matière de sécurité routière et de protection de l'environnement.

La directive prévoit un modèle de rapport individuel de contrôle technique routier, mais le formulaire en question n'est pas facile à utiliser pour la transmission électronique de l'ensemble des statistiques utiles à la Commission. Les États membres communiquent les informations sous des formes extrêmement variées qui rendent difficile la confrontation des résultats.

La Commission estime qu'il serait préférable qu'à l'avenir les données soient communiquées dans un format directement exploitable par des moyens informatiques. Elle pourrait proposer un format commun pour la communication des données statistiques à la Commission par voie électronique.

Les services de la Commission pourraient envisager de convoquer le comité pour l'adaptation au progrès technique chargé de l'assister dans la mise en œuvre de la directive 2000/30/CE pour rechercher des solutions aux difficultés rencontrées par les États membres dans la collecte, la compilation et la communication des données statistiques relatives aux contrôles techniques routiers, y compris d'éventuelles modifications du modèle de rapport de contrôle technique routier figurant à l'annexe I de la directive.

L'analyse des informations communiquées ne permet pas d'expliquer les importantes variations des taux de non-conformité observées entre les États membres. Une explication sera recherchée avec les États membres.

Véhicules non conformes : selon le rapport, les informations communiquées pour la période 2007-2008 montrent que la proportion de véhicules jugés non conformes aux exigences de la directive par rapport à l'ensemble des véhicules contrôlés immatriculés dans l'Union européenne varie considérablement d'un État membre à l'autre,

Parmi les 26 États membres qui ont fourni des informations sur le nombre de véhicules non conformes et le nombre total de véhicules contrôlés immatriculés dans l'Union européenne, trois enregistrent un taux de non-conformité inférieur à 1%. Une proportion importante de véhicules non conforme a été relevée au Danemark (63%), à Malte (55,2%), au Royaume-Uni (48,9%) et en Autriche (41,4%).

Si le Danemark et Malte contrôlent relativement peu de véhicules, les statistiques sur les contrôles techniques routiers communiquées par le Royaume-Uni et l'Autriche portent sur un nombre de véhicules statistiquement pertinent, à savoir respectivement 165.927 et 12.658 véhicules contrôlés immatriculés dans l'Union européenne.

Véhicules contrôlés : le nombre de véhicules immatriculés dans l'Union européenne qui ont été contrôlés sur la période 2007-2008 varie considérablement d'un État membre à l'autre. Le nombre de contrôles n'est pas proportionné à l'importance du trafic routier dans chaque État membre. Le ratio des véhicules contrôlés par million de kilomètres parcourus se situe dans une fourchette de 0,3 en Irlande à 15 en Allemagne. En chiffres absolus, Chypre, le Luxembourg, le Portugal et le Danemark effectuent relativement peu de contrôles. La proportion de bus par rapport à l'ensemble des véhicules contrôlés dans chaque État membre est généralement faible.

Véhicules non immatriculés sur le territoire des États membres : le rapport note que beaucoup d'États membres contrôlent essentiellement (à plus de 80%) les véhicules immatriculés sur leur propre territoire. La proportion de véhicules non immatriculés sur leur territoire par rapport à l'ensemble des véhicules contrôlés par les États membres est très variable.

Le rapport attire l'attention des États membres sur le fait que le contrôle des véhicules non immatriculés sur leur territoire contribue à la généralisation des meilleures pratiques. Cette proportion devrait dès lors être aussi élevée que possible par rapport aux flux routiers observés.

Selon la Commission, une plus grande harmonisation des méthodes d'essai et d'évaluation des défauts semble nécessaire pour réduire les écarts entre les États membres. La Commission continuera de réfléchir à l'opportunité d'adopter de nouvelles mesures afin de réduire les différences.

Les taux de conformité diffèrent selon les États membres, alors que rien ne semble indiquer que les véhicules provenant d'autres États membres sont traités différemment des véhicules immatriculés dans l'État membre déclarant.

## Contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans la Communauté

---

Le présent document constitue le troisième rapport sur l'application de la directive 2000/30/CE relative aux contrôles techniques routiers des véhicules utilitaires circulant dans la Communauté; il couvre la période 2009-2010. Les données collectées par les États membres relatives à

cette période devaient être communiquées à la Commission pour le 31 mars 2011 au plus tard.

La Commission constate que, par rapport à la période de référence précédente, le nombre d'États membres communiquant des données statistiques a progressé et que celles-ci sont plus précises. Les données n'ont toutefois pas été transmises en temps utile et la Commission a dû lancer des procédures de pré-infraction à l'encontre de certains États membres.

Afin de faciliter la communication des informations, la Commission a créé un format électronique harmonisé pour la transmission des données que les États membres sont invités à utiliser. Étant donné que tous les États membres n'en ont pas fait usage, il est difficile de tirer des conclusions fiables sur des questions telles que le lieu d'immatriculation des véhicules contrôlés ou la nature des suspensions prononcées, et de rendre compte des pourcentages des défauts constatés sur les véhicules utilitaires.

Véhicules contrôlés : le nombre total de véhicules contrôlés s'élève à 8.869.882 pour la période 2009-2010. Pendant cette période, le nombre total de véhicules utilitaires dans l'UE s'élève à 72.264.857, et le pourcentage de véhicules contrôlés rapporté à l'ensemble du parc est de 11,9%, ce qui correspond à 5,9% des contrôles routiers de véhicules utilitaires par an.

Véhicules dont l'utilisation a été suspendue : la proportion de véhicules dont l'utilisation a été suspendue par rapport à l'ensemble des véhicules contrôlés varie considérablement d'un État membre à l'autre, depuis la valeur élevée de 58,5% pour le Royaume-Uni jusqu'à 0,3% seulement pour la Bulgarie.

Les chiffres semblent indiquer que les contrôles techniques routiers ciblés sur des véhicules mal entretenus permettent de renforcer l'efficacité opérationnelle et d'alléger la charge administrative. Il semble que le taux de détection des véhicules défectueux par rapport au nombre de contrôles effectués soit plus élevé pour les États membres adoptant cette approche que pour d'autres États membres où le nombre de contrôles effectués est pourtant plus élevé.

Types de défauts constatés : les domaines problématiques sont les mêmes que ceux signalés lors de la période de référence précédente. Les défauts les plus fréquemment constatés lors des contrôles concernent les fonctionnalités des systèmes de freinage, la conformité des pneus et des systèmes d'éclairage (les pourcentages des défauts étant respectivement de 19,8%, 15,9% et 42,5%). Ces chiffres mettent en évidence l'importance des contrôles routiers pour la sécurité routière.

## Contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans la Communauté

---

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.

En vertu de la directive 2000/30/CE, les véhicules utilitaires et leurs remorques et semi-remorques circulant sur le territoire d'un État membre sont soumis à des contrôles techniques routiers de leur conformité à la réglementation technique afin d'améliorer la sécurité routière et la protection de l'environnement.

Le présent rapport est le quatrième portant sur la manière dont la directive 2000/30/CE est appliquée dans les États membres; il couvre la période 2011-2012.

Données communiquées par les États membres : la Commission constate que le respect des obligations de communication des données s'est amélioré, bien que des données statistiques importantes manquent encore dans les rapports des États membres, notamment en ce qui concerne les catégories de véhicules, les points contrôlés, l'origine des véhicules contrôlés et le nombre de suspensions.

Les États membres n'ont pas toujours respecté les délais légaux pour la communication des données. Dans certains cas, ces données ont été transmises seulement après que la Commission a adressé des demandes aux autorités compétentes des États membres. Certains États membres continuent de ne pas utiliser le format électronique normalisé recommandé par la Commission pour la présentation des données. La Commission européenne continue de recommander l'utilisation d'un tel format.

Le rapport tire les conclusions suivantes :

Pourcentage de véhicules contrôlés : le nombre total de véhicules contrôlés s'élevait à 8.145.984 pour la période 2011-12, ce qui représente 46,12% de la flotte de véhicules utilitaires de l'ensemble de l'UE, la fourchette allant de moins de 1% au Portugal à plus de 100% en Allemagne, en Hongrie et en Bulgarie.

La Commission estime que l'objectif futur de 5%, à l'échelle de l'UE, - prévu par la nouvelle [directive 2014/47/UE](#) sur le contrôle technique routier - devrait être facilement atteint par tous les États membres. Toutefois, 11 États membres sont toujours nettement en deçà de l'objectif de l'UE et devraient dès lors renforcer leur activité de contrôle technique routier.

Nombre total et origine des véhicules contrôlés : la part des véhicules nationaux par rapport au nombre total de véhicules contrôlés varie sensiblement. En Belgique, au Luxembourg et en Autriche, où la proportion de contrôles des véhicules nationaux est inférieure à 50%, des efforts devraient être consentis pour atteindre un taux de contrôle plus équilibré, plus proche de celui des autres États membres ayant un trafic de transit important.

Véhicules dont l'utilisation a été suspendue : la proportion de véhicules dont l'utilisation a été suspendue par rapport à l'ensemble des véhicules contrôlés varie considérablement d'un État membre à l'autre, depuis la valeur élevée de 87,6% pour l'Estonie jusqu'à 0,6% seulement pour la Pologne.

Les chiffres communiqués montrent que l'efficacité des contrôles techniques routiers peut être accrue en ciblant mieux les contrôles comme c'est le cas au Luxembourg, en Autriche et au Royaume-Uni. La charge administrative pour les autorités chargées du contrôle de l'application et pour les transporteurs pourrait également être allégée grâce à un meilleur ciblage. La nouvelle directive 2014/47/UE relative au contrôle routier impose aux États membres de modifier leurs systèmes d'inspection, passant de contrôles purement aléatoires à une approche plus ciblée.

Types de défauts constatés : les défauts les plus fréquemment constatés lors des contrôles concernent la conformité:

- de l'équipement d'éclairage et du système électrique (47,0%);
- des essieux, roues, pneus, suspension (24,6%); et



- du châssis et des accessoires du châssis (11,8%).

Le pourcentage des fuites d'huile ou de carburant a diminué de 3 points de pourcentage par rapport à la période de référence précédente (passant de 4,1% à 1%).

Cependant, à l'intérieur même des différentes catégories d'essais (par exemple, le système de freinage), on observe des différences considérables entre les pourcentages de défauts constatés, qui vont de 1,9% en Estonie à 47,3% au Royaume-Uni. La Commission européenne encourage les États membres à accorder une attention particulière aux catégories de défauts qui demeurent les plus problématiques et d'adapter leurs méthodes de contrôle en conséquence.

## Contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans la Communauté

---

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 2013-2014).

En vertu des dispositions de la directive 2000/30/CE, les véhicules utilitaires et leurs remorques circulant sur le territoire d'un État membre sont soumis à des contrôles techniques routiers de leur conformité à la réglementation technique afin d'améliorer la sécurité routière et la protection de l'environnement. La directive énumère 9 points pouvant faire l'objet d'un contrôle technique routier. Le défaut de conformité d'un des points contrôlés peut entraîner la suspension de l'utilisation du véhicule.

La [directive 2014/47/UE](#) du Parlement européen et du Conseil a révisé les règles et procédures applicables au contrôle technique routier des véhicules utilitaires. Elle devra être appliquée par les États membres à partir du 20 mai 2018.

Données communiquées: tous les États membres ayant respecté leur obligation ont utilisé le modèle de tableau joint à la lettre d'information envoyée par la Commission et ont transmis les données dans une version électronique. Toutefois, ils n'ont pas toujours communiqué les données dans les délais. Pour certains d'entre eux, le rapport n'a été transmis qu'à la suite de dialogues entre la Commission et les autorités des États membres concernés. Les dialogues avec la France et l'Allemagne ont révélé que ces États membres n'étaient pas en mesure de fournir les données requises.

Les principales conclusions du rapport sont les suivantes:

Véhicules contrôlés: pour la période 2013-2014, on enregistre 2.561.820 contrôles de moins que pour la période précédente, soit une diminution de 31,5%. La Commission explique cette diminution par un ciblage plus efficace des véhicules potentiellement défectueux ou par une diminution des ressources disponibles dans les États membres pour effectuer les contrôles routiers.

Un changement remarquable peut être observé dans les données communiquées par la Finlande qui n'inclut pas les contrôles de véhicules immatriculés en dehors de l'UE. Le pourcentage de véhicules polonais contrôlés a diminué pour passer de 92,1% à 47,3%, ce qui montre que la Pologne met davantage l'accent sur le contrôle de véhicules étrangers. En Belgique et au Luxembourg, les véhicules nationaux ont été contrôlés dans moins de 40% des cas tandis que dans d'autres États membres de transit, cette proportion est plus équilibrée.

La Commission estime que des efforts supplémentaires devraient être consentis pour atteindre un pourcentage de contrôles plus équilibrés.

Véhicules dont l'utilisation a été suspendue: selon les informations transmises par les États membres, la proportion de véhicules dont l'utilisation a été suspendue par rapport à l'ensemble des véhicules contrôlés varie considérablement d'un État membre à l'autre, depuis la valeur élevée de 90,1% pour l'Estonie jusqu'à 0,2% seulement pour la République tchèque, voire même 0% pour le Portugal.

En Estonie, le pourcentage de suspensions de l'utilisation de véhicules nationaux est de 90,1% contre 45% pour les véhicules d'autres États membres. Ces pourcentages sont respectivement de 82,3% et 39,6% en Suède, de 48,7% et 13,6% à Malte et de 44,6% et 26,1% en Italie.

Ces chiffres suggèrent que l'efficacité des contrôles techniques routiers peut être accrue en ciblant mieux les contrôles effectués. À partir de 2018, la nouvelle directive 2014/47/UE relative au contrôle routier imposera aux États membres d'adapter leurs systèmes de contrôle, passant de contrôles purement aléatoires à une approche plus ciblée.

Types de défauts constatés: les défauts les plus fréquemment constatés lors des contrôles concernent la conformité:

- de l'équipement de éclairage et du système électrique (20,9%);
- des essieux, des roues, des pneus, de la suspension (20,6%);
- du dispositif de freinage (18,8%); et
- d'autres équipements, y compris le tachygraphe et le dispositif de limitation de vitesse (17,4%).

Cependant, on constate des écarts importants entre les États membres en ce qui concerne les pourcentages relatifs à ces défauts.

En ce qui concerne les véhicules par catégorie, 13,6% du nombre total de contrôles ont abouti à une suspension de l'utilisation de poids lourds (catégorie N3), ce qui en fait la catégorie de véhicules dont l'utilisation est la plus souvent suspendue. Les remorques relevant de la catégorie O3 affichaient le pourcentage de défauts constatés le moins élevé (6,8%).

Les défauts graves étaient le plus souvent constatés sur des véhicules suédois (80,9%) et finlandais (53,2%), tandis qu'ils n'étaient que rarement constatés sur des véhicules grecs (2,2%) et lettons (2,8%).

La Commission encourage les États membres à accorder une attention particulière aux catégories de défauts qui demeurent les plus problématiques et à adapter leurs méthodes de contrôle en conséquence.

## Contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans la Communauté

---

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.

## Contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans la Communauté

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.