



# Procedure file

| Informations de base  |  |
|---|--|
| COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)<br>Règlement  | 2012/0184(COD)<br>Procédure terminée   |
| Contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques. Paquet «contrôle technique»   |  |
| Abrogation Directive 2009/40/EC<br>Voir aussi<br>Voir aussi   | <a href="#">2008/0044(COD)</a><br><a href="#">2012/0185(COD)</a><br><a href="#">2012/0186(COD)</a> |
| Sujet<br>2.10.03 Normalisation, norme et marque CE/UE, certification, conformité<br>3.20.06 Réglementation des transports, sécurité routière, contrôle technique, permis<br>3.40.03 Industrie automobile, cycle et motocycle, véhicules utilitaires et agricoles<br>3.70.02 Pollution atmosphérique, pollution automobile |  |

| Acteurs principaux                   |   |   |                    |
|--------------------------------------|---|---|--------------------|
| Parlement européen                   | Commission au fond  | Rapporteur(e)                                   | Date de nomination |
|                                      | <b>TRAN</b> Transports et tourisme                                |   | 10/10/2012         |
|                                      |   | PPE <a href="#">KUH N Werner</a>                |                    |
|                                      |   | Rapporteur(e) fictif/fictive                    |                    |
|                                      |   | S&D <a href="#">ICĂU Silvia-Adriana</a>         |                    |
|                                      | ALDE <a href="#">BENNION Phil</a>                                 |   |                    |
|                                      | Verts/ALE <a href="#">DURANT Isabelle</a>                         |   |                    |
|                                      | ECR <a href="#">ROSBACH Anna</a>                                  |   |                    |
|                                      | Commission pour avis  | Rapporteur(e) pour avis                         | Date de nomination |
|                                      | <b>ENVI</b> Environnement, santé publique et sécurité alimentaire | La commission a décidé de ne pas donner d'avis. |                    |
|                                      | <b>IMCO</b> Marché intérieur et protection des consommateurs      |   | 18/09/2012         |
|                                      |   | ECR <a href="#">HARBOUR Malcolm</a>             |                    |
|                                      | <b>ITRE</b> Industrie, recherche et énergie                       |   | 25/10/2012         |
|                                      |   | PPE <a href="#">KARIŅŠ Krišjānis</a>            |                    |
| Conseil de l'Union européenne        | Formation du Conseil  | Réunion   | Date               |
|                                      | <a href="#">Agriculture et pêche</a>                              | <a href="#">3307</a>                            | 24/03/2014         |
|                                      | <a href="#">Transports, télécommunications et énergie</a>         | <a href="#">3213</a>                            | 20/12/2012         |
|                                      | <a href="#">Transports, télécommunications et énergie</a>         | <a href="#">3196</a>                            | 29/10/2012         |
| Commission européenne                | DG de la Commission   | Commissaire                                     |                    |
|                                      | <a href="#">Mobilité et transports</a>                            | KALLAS Siim                                     |                    |
| Comité économique et social européen |   |   |                    |
| Comité européen des régions          |   |   |                    |

## Événements clés

|            |  |   |        |
|------------|--|---|--------|
| 13/07/2012 | Publication de la proposition législative                            | <a href="#">COM(2012)0380</a>   | Résumé |
| 11/09/2012 | Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture     |   |        |
| 29/10/2012 | Débat au Conseil   | <a href="#">3196</a>  | Résumé |
| 20/12/2012 | Débat au Conseil   | <a href="#">3213</a>  |        |
| 30/05/2013 | Vote en commission, 1ère lecture                                     |   |        |
| 10/06/2013 | Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture                      | <a href="#">A7-0210/2013</a>  | Résumé |
| 01/07/2013 | Débat en plénière  |  |        |
| 02/07/2013 | Résultat du vote au parlement  |  |        |
| 02/07/2013 | Décision du Parlement, 1ère lecture                                  | <a href="#">T7-0297/2013</a>  | Résumé |
| 11/03/2014 | Décision du Parlement, 1ère lecture                                  | <a href="#">T7-0194/2014</a>  | Résumé |
| 24/03/2014 | Adoption de l'acte par le Conseil après la 1ère lecture du Parlement |   |        |
| 03/04/2014 | Signature de l'acte final  |   |        |
| 03/04/2014 | Fin de la procédure au Parlement                                     |   |        |
| 29/04/2014 | Publication de l'acte final au Journal officiel                      |   |        |

### Informations techniques

|  |  |
|--|--|
| Référence de procédure                         | 2012/0184(COD)   |
| Type de procédure                              | COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)  |
| Sous-type de procédure                         | Législation  |
| Instrument législatif                          | Règlement  |
|  | Abrogation Directive 2009/40/EC <a href="#">2008/0044(COD)</a><br>Voir aussi <a href="#">2012/0185(COD)</a><br>Voir aussi <a href="#">2012/0186(COD)</a> |
| Consultation obligatoire d'autres institutions | <a href="#">Comité économique et social européen</a><br><a href="#">Comité européen des régions</a>  |
| Etape de la procédure                          | Procédure terminée   |
| Dossier de la commission parlementaire         | TRAN/7/10145   |

### Portail de documentation

|  |                               |            |     |        |
|--|-------------------------------|------------|-----|--------|
| Document de base législatif                | <a href="#">COM(2012)0380</a> | 13/07/2012 | EC  | Résumé |
| Document annexé à la procédure             | <a href="#">SWD(2012)0206</a> | 13/07/2012 | EC  |        |
| Document annexé à la procédure             | <a href="#">SWD(2012)0207</a> | 13/07/2012 | EC  |        |
| Comité économique et social: avis, rapport | <a href="#">CES1906/2012</a>  | 12/12/2012 | ESC |        |
| Projet de rapport de la commission         | <a href="#">PE504.196</a>     | 11/02/2013 | EP  |        |
| Amendements déposés en commission          | <a href="#">PE507.994</a>     | 28/03/2013 | EP  |        |

|  |      |                                |            |     |        |
|--|------|--------------------------------|------------|-----|--------|
| Amendements déposés en commission                                      |      | <a href="#">PE508.077</a>      | 03/04/2013 | EP  |        |
| Avis de la commission  | ITRE | <a href="#">PE506.080</a>      | 26/04/2013 | EP  |        |
| Avis de la commission  | IMCO | <a href="#">PE506.045</a>      | 27/05/2013 | EP  |        |
| Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique           |      | <a href="#">A7-0210/2013</a>   | 10/06/2013 | EP  | Résumé |
| Texte adopté du Parlement, vote partiel en 1ère lecture/lecture unique |      | <a href="#">T7-0297/2013</a>   | 02/07/2013 | EP  | Résumé |
| Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique                 |      | <a href="#">T7-0194/2014</a>   | 11/03/2014 | EP  | Résumé |
| Projet d'acte final  |      | <a href="#">00010/2014/LEX</a> | 03/04/2014 | CSL |        |
| Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière              |      | <a href="#">SP(2014)455</a>    | 10/06/2014 | EC  |        |
| Document de suivi  |      | <a href="#">COM(2020)0077</a>  | 04/03/2020 | EC  |        |
| Document de suivi  |      | <a href="#">COM(2020)0699</a>  | 11/11/2020 | EC  |        |

### Informations complémentaires

|                       |                         |
|-----------------------|-------------------------|
| Parlements nationaux  | <a href="#">IPEX</a>    |
| Commission européenne | <a href="#">EUR-Lex</a> |

### Acte final

[Directive 2014/45](#)

[JO L 127 29.04.2014, p. 0051](#) Résumé

Acte législatif final contenant des dispositions relatives aux actes délégués

### Actes délégués

|                                |                          |
|--------------------------------|--------------------------|
| <a href="#">2021/2812(DEA)</a> | Examen d'un acte délégué |
|--------------------------------|--------------------------|

## Contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques. Paquet «contrôle technique»

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

ACTE PROPOSÉ : Règlement du Parlement européen et du Conseil.

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

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

La proposition s'inscrit dans un paquet de mesures comprenant également : [une proposition de modification de la directive 1999/37/CE](#) relative aux documents d'immatriculation des véhicules; [une proposition de règlement](#) relatif au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans l'Union, et abrogeant la directive 2000/30/CE.

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

- Option 1 : le «statu quo» qui préserve le cadre juridique actuellement en vigueur dans l'UE ;

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

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

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

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

Par rapport à la législation actuelle sur le contrôle technique, la proposition étend le champ d'application du dispositif existant à de nouvelles catégories de véhicule, notamment les motocycles, et aligne la fréquence d'inspection des véhicules à kilométrage élevé sur celle des véhicules anciens. La proposition énonce également de nouvelles exigences concernant plusieurs aspects liés à la qualité des contrôles, à savoir :

Accès aux informations : les centres de contrôle devraient avoir accès aux informations techniques nécessaires pour réaliser les essais, y compris ceux des composants électroniques de sécurité tels que l'ABS (dispositif antiblocage) et l'ESC (système de contrôle électronique de stabilité). Les constructeurs devraient fournir l'accès à ces informations, à l'instar de ce qui existe déjà pour les informations liées à l'entretien et à la réparation des véhicules.

Inspections : elles deviendraient obligatoires pour les véhicules motorisés à deux et trois roues, les remorques légères de 3,5 tonnes maximum et les tracteurs dont la vitesse par construction est supérieure à 40 km/h.

Compte tenu de l'âge du véhicule et du kilométrage annuel, la fréquence des inspections des véhicules anciens serait augmentée et les véhicules à kilométrage élevé seraient inspectés chaque année, comme c'est déjà le cas pour les taxis et les ambulances. Un délai de quatre mois, pendant lequel le contrôle technique devra être effectué, laissera une marge de manœuvre suffisante aux citoyens/particuliers et aux exploitants.

Équipement pour les essais : l'équipement à utiliser pour les essais devrait respecter certaines exigences minimales permettant de réaliser efficacement les essais décrits dans la méthodologie. Les défaillances constatées doivent être appréciées à la lumière de critères harmonisés liés aux risques qu'elles représentent pour la sécurité routière.

Qualification et formation du personnel : les inspecteurs chargés du contrôle technique devraient disposer d'un certain niveau de connaissance et de compétence et être adéquatement formés. Ils devront être libres de tout conflit d'intérêt, en particulier en ce qui concerne les liens économiques, personnels ou familiaux avec le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule. Les contrôles techniques effectués par des organismes privés agréés feraient l'objet d'une surveillance.

Rapports d'inspection et sanctions: ces rapports contenant notamment des informations sur le kilométrage des véhicules, seraient consignés dans des registres nationaux, ce qui facilitera la traque des fraudes au compteur kilométrique. Ces fraudes devraient également être considérées plus systématiquement comme des infractions passibles de sanction.

Points de contact nationaux : dans plusieurs États membres, le contrôle technique est réalisé par une multitude de centres privés agréés. Pour garantir un échange efficace d'informations entre États membres, il est proposé de désigner des points de contact nationaux et d'établir un certain nombre de procédures communes concernant notamment les délais minimaux et la nature des informations à transmettre.

Pouvoirs de la Commission : cette dernière sera habilitée à modifier le règlement de manière à tenir compte, le cas échéant, de l'évolution de la législation européenne en matière de réception en ce qui concerne les catégories de véhicules, et à actualiser les annexes en fonction des progrès techniques au moyen d'actes délégués. Elle pourra, par exemple, introduire de nouvelles procédures de contrôle basées sur des systèmes modernes de post-traitement des émissions qui, au terme de leur développement, permettront de vérifier la conformité aux niveaux d'émissions de NOx et de particules.

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

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

## Contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques. Paquet «contrôle technique»

Le Conseil a tenu un débat sur une proposition de mise à jour des règles communes relatives au contrôle technique périodique des véhicules à moteur, destinée à renforcer la sécurité routière et la protection de l'environnement. Le règlement envisagé, qui a été présenté par la Commission en juillet 2012, fait partie d'un paquet de mesures relatives au contrôle technique qui comprend également des propositions concernant le [contrôle technique routier des véhicules utilitaires](#) et les [documents d'immatriculation des véhicules](#).

Le débat, fondé sur un document de la présidence, a été axé sur les questions suivantes :

1°) Le niveau d'harmonisation des contrôles de véhicules qui devrait être atteint grâce aux nouvelles règles :

- D'une manière générale, le Conseil s'est montré positif à l'égard de l'initiative de la Commission visant à harmoniser davantage les règles communes en matière de contrôles des véhicules.
- De nombreux États membres avaient cependant des doutes quant à la forme juridique de l'acte législatif proposé et auraient préféré une directive plutôt qu'un règlement, estimant qu'une directive, qui laisse une plus grande marge de manœuvre afin de prendre en

compte les particularités des États membres, serait plus adaptée pour atteindre un niveau plus élevé d'harmonisation et permettre une application satisfaisante.

- Une délégation considérait que l'initiative, telle qu'elle était proposée par la Commission, n'était pas utile au stade actuel, insistant sur les coûts élevés en jeu et mettant en doute les bénéfices pour la sécurité routière.

2°) La liste des véhicules qui doivent faire l'objet d'un contrôle périodique et la fréquence de ces contrôles :

- Les États membres ont, dans leur majorité, fait part de leurs préoccupations concernant les listes de véhicules à contrôler, un grand nombre de délégations ayant des doutes sur l'élargissement des contrôles aux véhicules à deux ou trois roues, aux tracteurs ou aux remorques légères.
- De nombreuses délégations n'étaient pas convaincues par la proposition d'augmentation de la fréquence des contrôles.

## Contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques. Paquet «contrôle technique»

---

La commission des transports et du tourisme a adopté le rapport de Werner KUHN (PPE, DE) sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques et abrogeant la directive 2009/40/CE.

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

Exigences minimales : les exigences techniques et les méthodes de contrôle technique établies dans les annexes devraient être considérées comme des normes minimales de l'Union européenne. Les États membres devraient donc être autorisés à maintenir ou introduire des normes plus élevées. Les députés proposent des amendements visant à renforcer ce principe. Il en va de même pour les qualifications professionnelles minimales requises des inspecteurs.

Contrôle technique : la définition devrait être précisée et adaptée à l'objectif du contrôle technique périodique qui est d'apprécier le fonctionnement correct des systèmes de sécurité et d'environnement. La réception ne devrait constituer qu'une période de référence pour comprendre quelles sont les exigences en matière de sécurité et d'environnement applicables au véhicule. Ces exigences ne devraient pas concerner les pièces ou les composants eux-mêmes.

Le contrôle technique devrait être effectué, en principe, dans l'État membre dans lequel le véhicule est immatriculé par l'autorité compétente dudit État membre, par un organisme public auquel il a confié cette tâche, ou par des organismes ou des établissements agréés par l'État et agissant sous sa surveillance. Les députés demandent que les fabricants d'équipements de contrôle aient accès aux données dont ils ont besoin afin de mettre en place des équipements fonctionnant correctement.

Fréquence des contrôles : les députés proposent que les véhicules appartenant aux catégories M1, N1 et O2 soient contrôlés quatre ans après la date de première immatriculation du véhicule, puis tous les deux ans. Les véhicules appartenant à la catégorie T5 (tracteur agricole à vitesse maximale par construction supérieure à 40 km/h) principalement utilisés sur la voie publique seraient contrôlés un an après la date de première immatriculation du véhicule, puis annuellement.

Les députés ont également introduit une disposition permettant aux États membres d'appliquer des contrôles périodiques à n'importe quel véhicule et d'imposer des contrôles plus fréquents à n'importe quel type de véhicule.

La proposition prévoit que si, lors du premier contrôle technique effectué après sa première immatriculation, un véhicule de la catégorie M1 ou N1 a atteint 160.000 km, il est ensuite soumis à un contrôle technique annuel. Les députés estiment qu'il existe un risque de manipulation des odomètres lié à la disposition proposée. Ils proposent donc de la supprimer.

Voitures présentant un intérêt historique : la proposition exclut les voitures présentant un intérêt historique du champ d'application de la législation européenne. Les députés estiment que les États membres devraient avoir plus de latitude dans la fixation des exigences nationales en matière de définition et de contrôle desdits véhicules. Ils suggèrent de modifier la définition afin de la rendre plus souple.

Ré-immatriculation : les titulaires de véhicules devraient être autorisés à s'appuyer sur le contrôle technique valable en cas de ré-immatriculation. Afin de faciliter la ré-immatriculation des véhicules à moteur dans l'ensemble de l'Union, un amendement instaure un système de reconnaissance mutuelle des certificats de contrôle technique entre les États membres, qui prendra effet à la date d'application du présent règlement.

Certificat de contrôle technique : le certificat de contrôle technique devrait également être disponible sous forme électronique. La Commission devrait définir à cette fin un formulaire européen unique pour le contrôle technique. De plus, le rapport de contrôle devrait toujours se présenter sous forme électronique et ne pas être demandé à la personne présentant le véhicule au contrôle, qui, souvent, n'est pas le propriétaire du véhicule en question. Le même principe devrait s'appliquer en ce qui concerne l'accès des services répression lors des contrôles routiers.

Installations et équipements de contrôle : les centres effectuant des contrôles techniques devraient être agréés par l'État membre ou par son autorité compétente. Les centres de contrôle, qu'ils soient privés ou publics, devraient satisfaire à certaines exigences minimales afin d'assurer une gestion optimale de la qualité. Ils devraient être objectifs et garantir des contrôles de haute qualité.

Inspecteurs : les États membres devraient prescrire la formation adéquate des inspecteurs, conformément aux exigences en matière de compétence. Afin de renforcer l'indépendance des inspecteurs, il est proposé que la même personne n'intervienne pas à la fois dans la réparation et l'entretien du véhicule avant le contrôle et dans le contrôle lui-même. Un autre amendement clarifie la distinction entre les tâches des inspecteurs (identification des défaillances) et des ateliers de réparation (exécution des réparations afin d'éliminer les défaillances). Chaque État membre devrait veiller à ce que les centres de contrôle présents sur son territoire fassent l'objet d'une surveillance.

Coopération administrative entre États membres : la Commission devrait examiner la manière la plus efficace de mettre en place une plateforme électronique européenne d'information sur les véhicules en tirant parti des solutions informatiques existantes déjà mises en œuvre concernant les échanges internationaux de données de manière à réduire les frais au maximum et à éviter les doubles emplois.

Lors de cet examen, la Commission devrait étudier les moyens les plus appropriés de relier les systèmes nationaux existants en vue d'échanger des informations sur les données du contrôle technique et du kilométrage.

Rapport sur les véhicules à deux ou trois roues : au plus tard trois ans à compter de la date de publication du règlement, la Commission devrait présenter au Parlement européen et au Conseil un rapport sur l'incorporation des véhicules à deux ou trois roues dans le champ d'application du règlement.

Actes délégués : le rapport propose de limiter à cinq ans la délégation de pouvoir conférée à la Commission, auparavant accordée pour une durée indéterminée.

## Contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques. Paquet «contrôle technique»

---

Le Parlement européen a adopté par 560 voix pour, 94 contre et 60 abstentions, des amendements à la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques et abrogeant la directive 2009/40/CE.

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

Exigences minimales : les exigences techniques et les méthodes de contrôle technique établies dans les annexes devraient être considérées comme des normes minimales de l'Union européenne dans le but d'assurer un niveau élevé de sécurité routière et de protection de l'environnement. Les États membres devraient donc être autorisés à maintenir ou à introduire des normes plus élevées. Il en va de même pour les qualifications professionnelles minimales requises des inspecteurs.

Contrôle technique : la définition devrait être précisée et adaptée à l'objectif du contrôle technique périodique qui est d'apprécier le fonctionnement correct des systèmes de sécurité et d'environnement. La réception ne devrait constituer qu'une période de référence pour comprendre quelles sont les exigences en matière de sécurité et d'environnement applicables au véhicule. Ces exigences ne devraient pas concerner les pièces ou les composants eux-mêmes.

Le contrôle technique devrait être effectué, en principe, dans l'État membre dans lequel le véhicule est immatriculé par l'autorité compétente dudit État membre, par un organisme public auquel il a confié cette tâche, ou par des organismes ou des établissements agréés par l'État et agissant sous sa surveillance. Les députés demandent que les fabricants d'équipements de contrôle aient accès aux données dont ils ont besoin afin de mettre en place des équipements fonctionnant correctement.

Champ d'application : le règlement devrait s'appliquer, entre autres :

- aux véhicules à moteur conçus et construits essentiellement pour le transport de personnes et de leurs bagages ;
- aux remorques conçues et construites pour le transport de marchandises ou de personnes, ainsi que pour l'hébergement de personnes ;
- à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2016, aux véhicules à deux ou trois roues (catégories L3e, L4e, L5e et L7e) ;
- aux tracteurs à roues de catégorie T5 principalement utilisés sur la voie publique ayant une vitesse maximale par construction supérieure à 40 km/h.

En outre, le règlement devrait s'appliquer à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2018 aux véhicules suivants sauf si la Commission démontre dans un rapport qu'une telle mesure serait inefficace : i) véhicules à deux ou trois roues catégories L1e, L2e et L6e ; ii) véhicules utilisés par les forces armées, les services des pompiers, la protection civile, les services d'urgence ou de sauvetage.

Les États membres devraient également pouvoir étendre l'obligation de contrôle technique périodique à d'autres catégories de véhicules après en avoir informé la Commission.

Fréquence des contrôles : le Parlement propose que les véhicules appartenant aux catégories M1, N1 et O2 soient contrôlés quatre ans après la date de première immatriculation du véhicule, puis tous les deux ans. Les véhicules appartenant à la catégorie T5 (tracteur agricole à vitesse maximale par construction supérieure à 40 km/h) principalement utilisés sur la voie publique seraient contrôlés un an après la date de première immatriculation du véhicule, puis annuellement.

Les députés ont également introduit une disposition permettant aux États membres d'appliquer des contrôles périodiques à n'importe quel véhicule et d'imposer des contrôles plus fréquents à n'importe quel type de véhicule.

La proposition de la Commission prévoit que si, lors du premier contrôle technique effectué après sa première immatriculation, un véhicule de la catégorie M1 ou N1 a atteint 160.000 km, il est ensuite soumis à un contrôle technique annuel. Les députés estiment qu'il existe un risque de manipulation des odomètres lié à la disposition proposée. Ils proposent donc de la supprimer.

Voitures présentant un intérêt historique : la proposition exclut les voitures présentant un intérêt historique du champ d'application de la législation européenne. Les députés estiment que les États membres devraient avoir plus de latitude dans la fixation des exigences nationales en matière de définition et de contrôle desdits véhicules. Ils suggèrent de modifier la définition afin de la rendre plus souple.

Ré-immatriculation : les titulaires de véhicules devraient être autorisés à s'appuyer sur le contrôle technique valable en cas de ré-immatriculation. Afin de faciliter la ré-immatriculation des véhicules à moteur dans l'ensemble de l'Union, un amendement instaure un système de reconnaissance mutuelle des certificats de contrôle technique entre les États membres, qui prendrait effet à la date d'application du règlement.

Certificat de contrôle technique : le certificat de contrôle technique devrait également être disponible sous forme électronique. La Commission devrait définir à cette fin un formulaire européen unique pour le contrôle technique. De plus, le rapport de contrôle devrait toujours se présenter sous forme électronique et ne pas être demandé à la personne présentant le véhicule au contrôle, qui, souvent, n'est pas le propriétaire du véhicule en question. Le même principe devrait s'appliquer en ce qui concerne l'accès des services répression lors des contrôles routiers.

Suivi des défaillances : le texte amendé stipule qu'en cas de défaillances majeures, l'autorité nationale compétente pourra décider des

conditions auxquelles le véhicule peut circuler avant de subir un nouveau contrôle technique. En cas de défaillances critiques, l'État membre ou l'autorité compétente pourrait empêcher ou limiter la circulation du véhicule sur la voie publique jusqu'à ce que les éventuelles défaillances critiques soient rectifiées.

Installations et équipements de contrôle : les centres effectuant des contrôles techniques devraient être agréés par l'État membre ou par son autorité compétente. Les centres de contrôle, qu'ils soient privés ou publics, devraient satisfaire à certaines exigences minimales afin d'assurer une gestion optimale de la qualité. Ils devraient être objectifs et garantir des contrôles de haute qualité.

Inspecteurs : les États membres devraient prescrire la formation adéquate des inspecteurs, conformément aux exigences en matière de compétence. Afin de renforcer l'indépendance des inspecteurs, il est proposé que la même personne n'intervienne pas à la fois dans la réparation et l'entretien du véhicule avant le contrôle et dans le contrôle lui-même.

Un autre amendement clarifie la distinction entre les tâches des inspecteurs (identification des défaillances) et des ateliers de réparation (exécution des réparations afin d'éliminer les défaillances). Chaque État membre devrait veiller à ce que les centres de contrôle présents sur son territoire fassent l'objet d'une surveillance.

Coopération administrative entre États membres : la Commission devrait examiner la manière la plus efficace de mettre en place une plateforme électronique européenne d'information sur les véhicules en tirant parti des solutions informatiques existantes déjà mises en œuvre concernant les échanges internationaux de données de manière à réduire les frais au maximum et à éviter les doubles emplois.

Lors de cet examen, la Commission devrait étudier les moyens les plus appropriés de relier les systèmes nationaux existants en vue d'échanger des informations sur les données du contrôle technique et du kilométrage.

Les informations relatives à l'historique d'un véhicule devraient être mises à la disposition des inspecteurs et, sous forme anonyme, aux États membres, afin de les aider à planifier et à mettre en œuvre des mesures destinées à renforcer la sécurité routière.

Rapports : au plus tard trois ans à compter de la date de publication du règlement, la Commission devrait présenter au Parlement européen et au Conseil un rapport sur l'incorporation des véhicules à deux ou trois roues dans le champ d'application du règlement.

Au plus tard cinq ans à compter de la date de publication du règlement, la Commission devrait faire rapport sur la mise en œuvre et les effets du règlement. Il devrait analyser également s'il existe un niveau suffisant d'harmonisation pour permettre une reconnaissance mutuelle totale des certificats de contrôle technique dans toute l'Union et s'il est nécessaire de définir des normes européennes plus strictes pour atteindre cet objectif.

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

## Contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques. Paquet «contrôle technique»

---

Le Parlement européen a adopté par 557 voix pour, 81 contre et 43 abstentions, une résolution législative sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques et abrogeant la directive 2009/40/CE.

Le Parlement a arrêté sa position en première lecture suivant la procédure législative ordinaire en vue de l'adoption d'une directive du Parlement européen et du Conseil relative au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques. Les amendements adoptés en plénière sont le résultat d'un accord négocié entre le Parlement européen et le Conseil.

Champ d'application : il est précisé que la directive établit les exigences minimales pour un dispositif de contrôle technique périodique des véhicules utilisés sur la voie publique.

La directive s'appliquerait aux véhicules dont la vitesse par construction est supérieure à 25 km/h et appartenant aux catégories visées par les directives 2002/24/CE, 2003/37/CE et 2007/46/CE. Seraient également concernés les tracteurs à roues appartenant à la catégorie T5, dont l'utilisation a lieu essentiellement sur la voie publique et dont la vitesse maximale par construction dépasse 40 km/h.

Selon le texte amendé, seules les motos avec des moteurs dépassant les 125cc seraient sujettes à des inspections obligatoires, et ce uniquement à partir de 2022. De plus, les États membres pourraient être dispensés de contrôles s'ils ont déjà mis en place des mesures de sécurité routière alternatives efficaces pour les véhicules à deux ou trois roues, en tenant compte des statistiques pertinentes en matière de sécurité routière pour les cinq dernières années.

Responsabilités : chaque État membre devrait veiller à ce que les véhicules immatriculés sur son territoire soient périodiquement contrôlés conformément à la directive par les centres de contrôle autorisés par l'État membre où ces véhicules sont immatriculés.

Le contrôle technique serait effectué par l'État membre d'immatriculation du véhicule, ou par un organe à vocation publique chargé par cet État membre de cette tâche, ou par des organismes ou des établissements désignés et supervisés par cet État membre, y compris des organismes privés autorisés.

Dans les quatre ans suivant l'entrée en vigueur de la directive, la Commission adopterait, par la voie d'actes d'exécution, un ensemble d'informations techniques relatives aux équipements de freinage, à la direction, à la visibilité, aux réflecteurs, au matériel électrique, aux essieux, aux pneus, à la suspension, au châssis, aux accessoires du châssis, à d'autres équipements et aux nuisances, nécessaires au contrôle technique des points à contrôler.

Date et fréquence des contrôles : les véhicules seraient soumis à un contrôle technique selon des intervalles réguliers. Quelle que soit la date du dernier contrôle technique, le véhicule pourrait être soumis à un contrôle technique avant les dates prévues:

- après un accident ayant altéré les principaux composants de sécurité du véhicule tels que les roues, les suspensions, les zones de déformation, les systèmes de coussins gonflables, la direction ou les freins;
- lorsque le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule a changé ;
- lorsque le véhicule a atteint 160.000 km;

- lorsque la sécurité routière est gravement compromise.

Les contrôles devraient être effectués à l'aide de techniques et d'équipements actuellement disponibles et sans recourir à des outils pour démonter ou déposer une partie du véhicule.

Certificat de contrôle technique : par principe, en cas de nouvelle immatriculation d'un véhicule déjà immatriculé dans autre État membre, chaque État membre devrait reconnaître le certificat de contrôle technique qui a été délivré par cet autre État membre, comme s'il l'avait lui-même délivré, à condition que le certificat de contrôle technique soit encore valable.

En cas de doute, l'État membre de la nouvelle immatriculation pourrait vérifier la validité du certificat de contrôle technique avant de le reconnaître.

De même, les États membres devraient reconnaître, par principe, la validité du certificat de contrôle technique en cas de changement de propriétaire d'un véhicule - dès lors que celui-ci est muni d'une preuve valable de contrôle technique périodique.

Fraude au compteur : afin de détecter la fraude au compteur kilométrique, les informations communiquées lors du précédent contrôle technique devraient être mises à la disposition des inspecteurs dès qu'elles sont disponibles par voie électronique. La manipulation d'un compteur kilométrique en vue de réduire le nombre de kilomètres parcourus serait passible de sanctions.

Preuve de réussite : lorsque le véhicule contrôlé appartient à une catégorie de véhicule dont l'immatriculation n'est pas obligatoire dans l'État membre où il a été mis en circulation, cet État membre pourrait demander que la preuve de réussite du contrôle soit affichée de manière visible sur ce véhicule.

Suivi des défaillances :

- En cas de défaillances mineures uniquement, le contrôle technique serait considéré comme ayant été subi avec succès. Les défaillances devraient être rectifiées et le véhicule ne ferait pas l'objet d'un nouveau contrôle.
- En cas de défaillances majeures, le contrôle serait considéré comme ayant échoué. L'autorité compétente déciderait de la durée pendant laquelle le véhicule en question peut circuler avant de devoir subir un nouveau contrôle technique. Ce nouveau contrôle devrait avoir lieu au plus tard deux mois après le premier contrôle.
- En cas de défaillances critiques, l'autorité compétente pourrait décider que le véhicule ne peut plus circuler sur la voie publique et que l'autorisation de circuler doit être suspendue pendant une durée limitée, sans que cela n'entraîne une nouvelle procédure d'immatriculation.

Centres de contrôle : les centres de contrôle dans lesquels des inspecteurs effectuent les contrôles techniques devraient être autorisés par un État membre ou par son autorité compétente. Ils devraient garantir l'objectivité et la haute qualité des contrôles techniques et feraient l'objet d'une surveillance.

Afin de garantir des niveaux élevés de formation, de compétence et de contrôle, les États membres devraient être autorisés à établir des exigences supplémentaires en matière de compétence et de formation pour le personnel impliqué dans le contrôle.

Plateforme électronique d'information sur les véhicules : la Commission devrait examiner la faisabilité, le coût et les avantages d'une plateforme électronique européenne d'information sur les véhicules en tirant parti des solutions informatiques existantes déjà mises en œuvre concernant les échanges internationaux de données de manière à réduire les frais au maximum et à éviter les doubles emplois.

Elle devrait également examiner la faisabilité de la collecte et du stockage des informations disponibles sur les principaux composants de sécurité des véhicules qui ont été impliqués dans des accidents graves ainsi que la possibilité de relayer, sous forme anonymisée, les informations sur les antécédents d'accidents et le kilométrage dont disposent les inspecteurs, les titulaires des certificats d'immatriculation et les personnes chargées d'enquêter sur les accidents.

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

## Contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques. Paquet «contrôle technique»

---

OBJECTIF : améliorer la sécurité routière par létablissement d'exigences minimales communes et de règles harmonisées applicables aux contrôles techniques effectués sur des véhicules de l'Union (Paquet «contrôle technique»).

ACTE LÉGISLATIF : Directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil relative au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques, et abrogeant la directive 2009/40/CE.

CONTENU : la directive établit les exigences minimales pour un dispositif de contrôle technique périodique des véhicules utilisés sur la voie publique. Elle inscrit dans un ensemble de mesures relatives au contrôle technique qui comprend également : i) [une directive](#) sur le contrôle routier des véhicules utilitaires et ii) [une directive](#) sur les documents d'immatriculation des véhicules.

Champ d'application : la directive s'applique aux véhicules dont la vitesse par construction est supérieure à 25 km/h et appartenant aux catégories suivantes :

- voitures particulières et véhicules utilitaires légers (catégories M1 et N1) : ces véhicules seraient contrôlés quatre ans après leur première immatriculation, puis tous les deux ans ;
- véhicules de la catégorie M1 utilisés comme taxis ou ambulances, autobus et autocars (M2, M3), véhicules utilitaires lourds (N2, N3) et remorques lourdes (O3, O4) : ces véhicules seraient contrôlés un an après leur première immatriculation, puis chaque année.
- tracteurs rapides pouvant atteindre des vitesses supérieures à 40 km/h (T5) et qui sont utilisés pour le transport routier de marchandises à des fins commerciales : ils seraient contrôlés quatre ans après leur première immatriculation, puis tous les deux ans.

Seules les motos puissantes (véhicules de la catégorie L dont le moteur a une cylindrée supérieure à 125 cm<sup>3</sup>) seraient soumises à un contrôle à partir de 2022. Les États membres pourraient être dispensés de cette obligation s'ils démontrent, sur la base des statistiques de sécurité routière des 5 années précédentes, que le même niveau de sécurité routière a pu être atteint par des mesures de sécurité routière



alternatives efficaces. De toute manière, les États membres pourront déterminer eux-mêmes les éléments, les méthodes et la fréquence des contrôles techniques pour ces catégories de véhicules.

Quelle que soit la date du dernier contrôle technique, le véhicule pourrait être soumis à un contrôle technique avant les dates prévues: i) après un accident ayant altéré les principaux composants de sécurité du véhicule tels que les roues, les suspensions, les systèmes de coussins gonflables, la direction ou les freins ; ii) lorsque le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule a changé ; iii) lorsque le véhicule a atteint 160.000 km; iv) lorsque la sécurité routière est gravement compromise.

Parmi les véhicules que les États membres peuvent exclure des contrôles obligatoires figurent les véhicules historiques, les véhicules diplomatiques, les véhicules utilisés par les forces armées, les forces de l'ordre et les services des pompiers, les véhicules agricoles et forestiers utilisés, pour l'essentiel, conformément à leur destination dans une zone limitée à l'intérieur de cet État membre, ainsi que les véhicules utilisés exclusivement sur de petites îles.

Responsabilités : chaque État membre devrait veiller à ce que les véhicules immatriculés sur son territoire soient périodiquement contrôlés conformément à la directive par les centres de contrôle autorisés par l'État membre où ces véhicules sont immatriculés.

Avant le 20 mai 2018, la Commission devrait adopter, par voie d'actes d'exécution, un ensemble d'informations techniques relatives aux équipements de freinage, à la direction, à la visibilité, aux réflecteurs, au matériel électrique, aux essieux, aux pneus, à la suspension, au châssis, aux accessoires du châssis, à d'autres équipements et aux nuisances, nécessaires au contrôle technique des points à contrôler.

Centres de contrôle : la directive arrête des spécifications techniques minimales pour les centres et les équipements de contrôle. Les centres de contrôle devraient être autorisés par un État membre ou par son autorité compétente. Ils devraient garantir l'objectivité et la haute qualité des contrôles techniques et faire l'objet d'une surveillance. Les nouveaux inspecteurs qui effectueront les contrôles devraient avoir un certain niveau d'aptitude et être libres de tout conflit d'intérêts.

Appréciation des défaillances : les déficiences, évaluées sur la base de règles communes, sont classées en trois catégories: mineures, majeures et critiques. En cas de défaillances mineures uniquement, le contrôle technique serait considéré comme ayant été subi avec succès. En cas de défaillances critiques, l'autorité compétente pourrait décider que le véhicule ne peut plus circuler sur la voie publique et que l'autorisation de circuler doit être suspendue pendant une durée limitée, sans que cela n'entraîne une nouvelle procédure d'immatriculation.

Certificat de contrôle technique : en cas de nouvelle immatriculation d'un véhicule déjà immatriculé dans un autre État membre, chaque État membre devrait reconnaître le certificat de contrôle technique qui a été délivré par cet autre État membre, comme s'il l'avait lui-même délivré, à condition que le certificat de contrôle technique soit encore valable. Cette mesure ne s'appliquerait pas aux motos de grosse cylindrée.

De même, les États membres devraient reconnaître, par principe, la validité du certificat de contrôle technique en cas de changement de propriétaire d'un véhicule - dès lors que celui-ci est muni d'une preuve valable de contrôle technique périodique.

À compter du 20 mai 2018 et au plus tard le 20 mai 2021, les centres de contrôle devront communiquer par voie électronique à l'autorité compétente de l'État membre concerné les informations figurant sur les certificats de contrôle technique qu'ils délivrent.

La Commission devrait également examiner la faisabilité, le coût et les avantages d'une plateforme électronique européenne d'information sur les véhicules.

Fraude au compteur : afin de détecter la fraude au compteur kilométrique, les informations communiquées lors du précédent contrôle technique seraient mises à la disposition des inspecteurs dès qu'elles sont disponibles par voie électronique. La manipulation d'un compteur kilométrique en vue de réduire le nombre de kilomètres parcourus serait passible de sanctions.

Rapports : au plus tard le 30 avril 2020, la Commission fera rapport sur la mise en œuvre et les effets de la directive. Au plus tard le 30 avril 2019, elle soumettra un rapport sur l'efficacité de l'inclusion éventuelle, dans le champ d'application de la directive, des remorques légères (d'une masse supérieure à 0,75 tonne mais n'excédant pas 3,5 tonnes catégorie O2) et des motos de petite cylindrée.

**ENTRÉE EN VIGUEUR : 19.05.2014.**

**TRANSPOSITION : au plus tard le 20.05.2017. Les dispositions sont applicables à partir du 20.05.2018.**

**ACTES DÉLÉGUÉS :** la Commission peut adopter des actes délégués afin de mettre à jour la désignation des catégories de véhicules ainsi que l'annexe I en ce qui concerne la liste des points à contrôler, les méthodes, les causes de défaillance et l'évaluation des défaillances. Le pouvoir d'adopter de tels actes est conféré à la Commission pour une période de cinq ans à compter du 19 mai 2014. Le Parlement européen ou le Conseil peuvent formuler des objections à l'égard d'un acte délégué dans un délai de deux mois à compter de la date de notification (ce délai pouvant être prolongé de deux mois). Si le Parlement européen ou le Conseil formulent des objections, l'acte délégué n'entre pas en vigueur.