COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 11.11.2020
COM(2020) 699 final

RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL

sur la mise en œuvre de la directive 2014/45/UE relative au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques, et abrogeant la directive 2009/40/CE

Table des matières

1. **Introduction** 2

2. La directive 4

3. Mesures nationales de transposition notifiées par les États membres et conclusions préliminaires de leur évaluation 8

4. Étude de faisabilité concernant la plateforme électronique d'information sur les véhicules..... 11

5. Résumé – conclusions..... 13

1. INTRODUCTION

1.1.Contexte

Les inspections des véhicules sont essentielles à la sécurité routière et pour garantir les performances environnementales des véhicules. Les règles de l'UE fixant des normes minimales pour les contrôles des véhicules datent de 1977 et seules des mises à jour minimes sont intervenues. Or, les véhicules, le comportement des conducteurs et la technologie ont beaucoup évolué depuis lors. La première modification substantielle du cadre du contrôle technique a été introduite avec l'adoption du paquet «contrôle technique»[1] en 2014. Celui-ci comportait trois parties, à savoir le contrôle technique périodique, le contrôle technique routier des véhicules utilitaires et les documents d'immatriculation des véhicules.

La proposition du paquet «contrôle technique» de 2012 a été inspirée par les orientations politiques de la Commission de 2010 pour la sécurité routière[2]. Au titre de l'«*objectif nº 4: rendre les véhicules plus sûrs*» des orientations politiques, la Commission a défini l'action consistant à « *présenter des propositions visant à harmoniser et à renforcer progressivement les mesures relatives au contrôle technique et au contrôle technique routier*».

La directive 2014/45/UE[3] relative au contrôle technique périodique (ci-après la «directive») s'applique depuis le 20 mai 2018 et a introduit des nouveautés importantes par rapport à la directive 2009/40/CE[4].

Les nouveautés sont:

- l'amélioration de la qualité des contrôles effectués sur les véhicules en fixant des normes minimales communes pour les équipements, la formation des inspecteurs et l'évaluation des défaillances;
- la soumission des composants électroniques de sécurité (tels que l'ABS, le contrôle électronique de la stabilité et les coussins gonflables) à des contrôles obligatoires;
- les premières mesures européennes de lutte contre la fraude au compteur kilométrique;
- des contrôles obligatoires à l'échelle de l'UE pour les motocycles lourds, à moins qu'un État membre ne parvienne à améliorer la sécurité routière de manière équivalente par d'autres mesures;
- des contrôles obligatoires à l'échelle de l'UE pour les tracteurs à grande vitesse utilisés à des fins de transport routier de marchandises;
- la reconnaissance mutuelle des certificats de contrôle technique en cas de nouvelle immatriculation, lorsque la fréquence des contrôles est la même dans l'État membre d'origine et dans l'État membre de destination.

1.2. Objet et champ d'application du présent rapport

[1] https://ec.europa.eu/transport/road_safety/events-archive/2014_04_30_rwp_en

[2] Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions — *Vers un espace européen de la sécurité routière*: *orientations politiques pour la sécurité routière* de 2011 à 2020, COM (2010) 389 final.

[3] Directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques, et abrogeant la directive 2009/40/CE (JO L 127 du 29.4.2014, p. 51).

[4] Directive 2009/40/CE du Parlement européen et du Conseil du 6 mai 2009 relative au contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques (JO L 141 du 6.6.2009, p. 12).

Conformément à l'article 20, paragraphe 1, de la directive, la Commission devrait établir un rapport au plus tard le 30 avril 2020 et, conformément à l'article 20, paragraphe 2, un rapport au plus tard le 30 avril 2019. La Commission reconnaît pleinement et regrette profondément la présentation tardive de ces rapports.

Le rapport établi conformément à l'article 20, paragraphe 1, devrait:

- fournir des informations sur la mise en œuvre et les effets de la directive, notamment en ce qui concerne le degré d'harmonisation des contrôles techniques périodiques, l'efficacité des dispositions relatives sur la portée et la fréquence du contrôle et la reconnaissance mutuelle des certificats de contrôle technique en cas de nouvelle immatriculation d'un véhicule provenant d'un autre État membre;
- couvrir les conclusions de l'étude de la possibilité de mettre en place une plateforme électronique d'information sur les véhicules[5];
- analyser la pertinence d'une actualisation des annexes, en particulier eu égard aux progrès techniques et à l'évolution des pratiques.

Le rapport devrait être consulté par le comité concerné et être accompagné, le cas échéant, de propositions législatives.

Le rapport établi conformément à l'article 20, paragraphe 2, devrait:

- fournir des informations sur l'efficacité de l'inclusion des remorques légères et des véhicules à deux ou trois roues dans le champ d'application de la directive, sur la base d'études indépendantes;
- évaluer l'évolution de la situation en matière de sécurité routière dans l'Union et, pour chaque sous-catégorie de véhicules de catégorie L, comparer les résultats des mesures nationales de sécurité routière en tenant compte de la distance moyenne parcourue par ces véhicules;
- déterminer si les normes et les coûts du contrôle technique périodique de chaque catégorie de véhicules sont proportionnés aux objectifs fixés en matière de sécurité routière;
- être accompagné d'une analyse d'impact détaillée analysant les coûts et les avantages dans l'ensemble de l'Union, compte tenu des spécificités des États membres.

Comme indiqué ci-dessus, la directive s'applique depuis le 20 mai 2018. Pour que les données produites permettent de tirer des conclusions valables, une période d'application ininterrompue de trois ans est requise en moyenne. Par conséquent, la collecte de données qui permettra de tirer des conclusions concernant les effets de la directive pourrait commencer au cours du second semestre de 2021 au plus tôt.

À cet égard, le présent rapport vise à fournir une vue d'ensemble des actions de mise en œuvre réalisées par les États membres sur la base des conclusions préliminaires du contrôle de transposition ainsi que des résultats de l'étude de faisabilité sur la plateforme électronique d'information sur les véhicules[6].

Toutefois, en ce qui concerne l'inclusion des véhicules à deux ou trois roues (de catégorie L), il convient de noter que leur contrôle technique périodique ne commencera qu'à partir du

[5] visée à l'article 16.
[6] https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/9d809050-2e78-40a4-be65-16ce40a8e8b8/language-en

1er janvier 2022, ce qui pourrait permettre que des conclusions significatives soient tirées en 2025 au plus tôt. En ce qui concerne l'efficacité de l'inclusion des remorques légères, il convient de noter que celles-ci n'ont pas encore été intégrées dans le champ d'application de la directive, si bien que les effets de leur inclusion ne sauraient être analysés.

Enfin, il convient de noter que, contrairement à la proposition initiale de la Commission, les remorques légères n'ont finalement pas été incluses dans le champ d'application de la directive. Néanmoins, la majorité des États membres ont introduit cette catégorie supplémentaire de véhicules dans le dispositif de contrôle technique périodique. Toutefois, comme indiqué ci-dessus, pour que des conclusions valables puissent être tirées, une période d'application ininterrompue de trois ans est requise en moyenne.

2. LA DIRECTIVE

2.1 Champ d'application de la directive et responsabilités

La directive a maintenu le principe établi dans la directive 2009/40/CE selon lequel le contrôle technique doit être effectué par l'État membre d'immatriculation du véhicule.

La directive a également maintenu les contrôles obligatoires à la fois en matière de sécurité et de performances environnementales pour tous les véhicules qui ont déjà fait l'objet de contrôles réguliers conformément à la directive 2009/40/CE, c'est-à-dire pour les voitures particulières, les véhicules utilitaires légers et lourds transportant des personnes ou des marchandises ainsi que les remorques lourdes.

Il existe toutefois deux nouveaux groupes de véhicules soumis aux contrôles obligatoires:

- les tracteurs dont la vitesse maximale par construction est supérieure à 40 km/h (tracteurs à grande vitesse), s'ils sont principalement utilisés sur la voie publique à des fins de transport routier de marchandises, et
- certains véhicules à deux ou trois roues dont la cylindrée est supérieure à 125 cm^3 à compter du 1er janvier 2022.

Dans certains cas, la directive donne aux États membres la possibilité d'exclure du dispositif de contrôle certains véhicules immatriculés sur leur territoire, tels que les véhicules présentant un intérêt historique, les véhicules couverts par l'immunité diplomatique ou les véhicules utilisés exclusivement sur de petites îles ou dans des régions faiblement peuplées.

Les États membres sont autorisés par la directive à exclure du contrôle technique les véhicules à deux ou trois roues nouvellement ajoutés s'ils ont mis en place des mesures alternatives de sécurité routière, en tenant notamment compte des statistiques pertinentes en matière de sécurité routière couvrant une période d'au moins cinq ans.

Les États membres doivent notifier ces dérogations à la Commission.

2.2 La fréquence des contrôles; contenu et méthodes de contrôle

Il n'y a pas eu de changement dans la fréquence à laquelle les véhicules déjà contrôlés conformément à la directive 2009/40/CE doivent subir un contrôle technique. La directive a également conservé une certaine souplesse dans la fréquence des contrôles, ce qui permet aux États membres d'appliquer des délais plus courts entre deux inspections.

Un nouvel élément est lié aux catégories de véhicules récemment ajoutées au dispositif de contrôle technique. Les tracteurs à grande vitesse doivent faire l'objet d'un premier contrôle technique quatre ans après leur première immatriculation, puis tous les deux ans.

Pour les véhicules à deux ou trois roues, la fréquence des contrôles n'est pas définie par la directive mais est laissée à la discrétion des États membres, tout comme les domaines couverts ainsi que le contenu et les méthodes de contrôle.

Pour toutes les autres catégories de véhicules, des exigences minimales harmonisées sont établies en détail à l'annexe I de la directive. Celle-ci définit les éléments à contrôler, le contenu, les méthodes, les causes des défaillances et leur classification.

La directive a introduit une solution si le véhicule devait faire l'objet d'une inspection avant la date prévue pour le prochain contrôle périodique. Les États membres peuvent exiger que le véhicule soit soumis à un contrôle, par exemple après un accident, si certains de ses systèmes ont été modifiés, ou bien ils peuvent procéder à des contrôles plus fréquents lorsque le véhicule a atteint 160 000 km.

2.3 Évaluation des défaillances

En 2010, la Commission a adopté une recommandation[7] visant à fournir des orientations aux inspecteurs et à garantir une évaluation harmonisée des défaillances concernant les éléments énumérés à l'annexe II de la directive 2009/40/CE. Cette recommandation a introduit trois catégories de défaillances (mineures, majeures et critiques) et a défini chaque catégorie de défaillance à titre indicatif.

Sur la base de cette recommandation, la directive a introduit l'évaluation des défaillances en tant que mesure harmonisée. En fonction de leur gravité, les défaillances peuvent être mineures, majeures ou critiques et se rapporter à la sécurité ou aux performances environnementales du véhicule. Lorsque plusieurs défaillances, relevant de différentes catégories de gravité, sont constatées lors d'un contrôle technique, le véhicule doit être classé dans la catégorie correspondant à la défaillance la plus grave. En outre, si un véhicule présente plusieurs défaillances dans le même domaine de contrôle (tel que le freinage ou la direction), le véhicule peut être classé dans la catégorie suivante des défaillances graves si les effets combinés de ces défaillances induisent un risque accru pour la sécurité routière.

2.4 Le suivi des défaillances

L'une des nouveautés les plus importantes de la directive a été l'harmonisation des mesures de suivi en fonction de la gravité de la ou des défaillances constatées lors d'un contrôle technique périodique.

En cas de défaillances mineures uniquement, celles-ci doivent être rectifiées mais le véhicule passe le contrôle technique avec succès et ne fera pas l'objet d'un nouveau contrôle après la réparation.

Si une ou des défaillances majeures ou critiques ont été constatées, le contrôle technique est considéré comme ayant échoué et le véhicule doit être soumis à un nouveau contrôle une fois que la ou les défaillances ont été rectifiées. En cas de défaillances majeures, le véhicule doit subir un nouveau contrôle technique au plus tard deux mois après le premier contrôle et peut être utilisé pendant cette période. Toutefois, en cas de défaillances critiques, les autorités peuvent suspendre l'immatriculation du véhicule en interdisant son utilisation sur la voie

[7] Recommandation de la Commission sur l'appréciation des défauts constatés lors du contrôle technique automobile conformément à la directive 2009/40/CE du Parlement européen et du Conseil relative au contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques (2010/378/UE).

publique jusqu'à ce que les défaillances soient rectifiées et qu'un certificat de contrôle technique soit délivré.

2.5 Le certificat de contrôle technique et la preuve de réussite du contrôle; coopération administrative entre États membres

Le certificat de contrôle technique avec un contenu minimal harmonisé a été introduit par la directive 2010/48/UE[8] de la Commission à compter du 31 décembre 2013.

L'une des nouveautés apportées par la directive est que tous les éléments obligatoires doivent désormais être précédés d'un code harmonisé de l'Union, ce qui facilite l'identification et la compréhension des informations les plus pertinentes figurant sur le document non harmonisé autrement.

Sur la base des éléments harmonisés du certificat de contrôle technique, l'une des nouveautés les plus importantes de la directive est la reconnaissance mutuelle des certificats de contrôle technique en cas de nouvelle immatriculation. Par cette disposition, la directive a mis un terme au contrôle systématique des véhicules avant la nouvelle immatriculation, même s'ils disposent d'un certificat de contrôle technique en cours de validité. La seule limite à la reconnaissance mutuelle est qu'au moment de la nouvelle immatriculation, le certificat de contrôle technique soit valable compte tenu de la fréquence de renouvellement du contrôle technique périodique prévue dans l'État membre de la nouvelle immatriculation. Tel peut être le cas, par exemple, si une voiture particulière a été importée d'un État membre appliquant une fréquence de renouvellement du contrôle technique de 4-2-2 et fait l'objet d'une nouvelle immatriculation dans un État membre appliquant une fréquence de renouvellement de 3-1-1.

Une autre mesure importante de la directive est que, lorsque l'État membre de la nouvelle immatriculation a des doutes quant à la validité du certificat de contrôle technique, il peut la vérifier avant de reconnaître ledit certificat. À cette fin, les autorités des États membres peuvent faire appel aux points de contact nationaux désignés et notifiés à la Commission. La Commission a établi une liste des points de contact nationaux notifiés, l'a mise à jour sur la base des notifications ultérieures et l'a régulièrement distribuée aux États membres.

Les États membres étaient tenus de communiquer à la Commission une description du certificat de contrôle technique avant le 20 mai 2018.

La directive a introduit des mesures importantes concernant la communication entre les centres de contrôle et les autorités compétentes. Les centres de contrôle doivent communiquer les informations mentionnées dans le certificat de contrôle technique par voie électronique et dans un délai raisonnable après la délivrance du certificat de contrôle technique. Toutefois, afin de disposer de suffisamment de temps pour procéder aux évolutions nécessaires, les États membres ont jusqu'au 20 mai 2021 pour veiller à ce que la communication électronique soit opérationnelle. Enfin, pour relier le contrôle technique périodique au registre électronique des véhicules instauré par la directive 2014/46/UE[9], les États membres doivent notifier les résultats du contrôle technique à l'autorité chargée de l'immatriculation.

---

[8] Directive 2010/48/UE de la Commission du 5 juillet 2010 adaptant au progrès technique la directive 2009/40/CE du Parlement européen et du Conseil relative au contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques *(JO L 173 du 8.7.2010, p. 47).*

[9] Directive 2014/46/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 portant modification de la directive 1999/37/CE du Conseil relative aux documents d'immatriculation des véhicules (JO L 127 du 29.4.2014, p. 129).

2.6 Fraude au compteur kilométrique

La directive est la première législation européenne qui a introduit des mesures harmonisées pour lutter contre la fraude au compteur kilométrique. Elle s'attaque à cette fraude sous l'angle du contrôle technique périodique en obligeant les États membres à veiller à ce que les données du compteur kilométrique enregistrées lors du précédent contrôle technique soient mises à la disposition de l'inspecteur effectuant le contrôle suivant. Ces informations doivent être fournies par voie électronique dès que possible.

En outre, les États membres doivent introduire des sanctions effectives, proportionnées, dissuasives et non discriminatoires en cas de manipulation avérée d'un compteur kilométrique.

2.7 Centres de contrôle, installations et équipements de contrôle, supervision des centres de contrôle, inspecteurs

La directive a introduit un certain nombre d'exigences harmonisées pour les centres de contrôle.

- Les centres de contrôle doivent être autorisés par un État membre ou par son autorité compétente.
- L'annexe III établit les exigences techniques minimales applicables aux installations et équipements de contrôle et les États membres sont tenus de veiller à leur conformité.
- Les États membres ont jusqu'au 20 mai 2023 pour s'assurer que tous les centres de contrôle respectent les exigences techniques minimales.

Pour garantir que les centres de contrôle respectent en permanence ces exigences, les États membres doivent veiller à ce qu'ils fassent l'objet d'une surveillance. Au plus tard le 1er janvier 2023, les organes de surveillance doivent satisfaire aux exigences et effectuer les tâches prévues à l'annexe V de la directive, telles que:

- les exigences concernant l'organe de surveillance;
- le contenu des règles et procédures;
- la vérification de la formation et de la compétence des inspecteurs;
- la vérification du respect des exigences minimales applicables aux locaux et aux équipements de contrôle;
- la validation des résultats des mesures des contrôles techniques;
- la proposition de retrait ou de suspension de l'autorisation des centres de contrôle et/ou des inspecteurs.

Une exigence importante, nouvellement introduite, est que les résultats d'un contrôle technique ne peuvent être modifiés que s'ils sont manifestement erronés. La modification doit être conforme à la procédure mise en place par l'autorité compétente ou effectuée par l'inspecteur.

Afin de garantir que les inspecteurs chargés du contrôle technique disposent d'un certain niveau de connaissances et de compétences et reçoivent une formation régulière, la directive a introduit un certain nombre de mesures. Dans son annexe IV, la directive établit des compétences et une expérience minimales harmonisées, qui constituent la condition préalable pour qu'un inspecteur soit autorisé. En outre, l'annexe IV définit également le contenu minimal de la formation initiale et de la formation continue que les inspecteurs doivent suivre. Seuls les inspecteurs employés ou autorisés par les autorités compétentes des États membres ou par un centre de contrôle avant le 20 mai 2018 sont exemptés des nouvelles exigences.

Les inspecteurs qui respectent les exigences minimales de compétences et de formation doivent recevoir un certificat délivré par les autorités compétentes ou les centres de formation agréés. L'annexe IV définit également le contenu minimal du certificat à délivrer.

2.8 La plateforme électronique d'information sur les véhicules

La directive prévoit la réalisation par la Commission d'une étude de faisabilité sur la mise en place d'une plateforme électronique d'information sur les véhicules. Les exigences à prendre en compte lors de la réalisation de l'étude sont les suivantes:

- examen des solutions existantes et déjà mises en œuvre en matière d'échange de données au niveau international;
- examen de la manière la plus appropriée de relier les systèmes nationaux existants afin de faciliter les échanges d'informations sur les données du contrôle technique et le kilométrage entre les autorités compétentes des États membres chargées du contrôle, de l'immatriculation et de la réception des véhicules, les centres de contrôle, les fabricants d'équipements de vérification et les constructeurs automobiles.

En outre, la directive impose à la Commission de réaliser une étude de faisabilité sur:

- la manière dont les informations disponibles concernant les principaux composants de sécurité des véhicules ayant été impliqués dans des accidents graves pourraient être collectées et stockées,
- la manière dont les informations sur les antécédents d'accidents et le kilométrage pourraient être mises à la disposition des inspecteurs, des titulaires de certificats d'immatriculation et des personnes chargées d'enquêter sur les accidents, sous forme anonymisée.

3. MESURES NATIONALES DE TRANSPOSITION NOTIFIEES PAR LES ÉTATS MEMBRES ET CONCLUSIONS PRELIMINAIRES DE LEUR EVALUATION

3.1 Mesures nationales de transposition notifiées par les États membres

Les États membres devaient adopter et publier les mesures nationales nécessaires pour se conformer à la directive au plus tard le 20 mai 2017 et les notifier ensuite à la Commission. Ces mesures s'appliquent depuis le 20 mai 2018.

Au 20 mai 2017, seuls 6 des 28 États membres ont indiqué à la Commission que la transposition de la directive était achevée. Conformément aux règles de procédure, la Commission a lancé des procédures d'infraction recommandant vivement aux 22 autres États membres d'adopter les mesures nationales requises pour la transposition. L'ouverture des procédures d'infraction a servi de base à des échanges intenses avec les États membres et, dans la majorité des cas, a conduit à la notification des mesures nationales de transposition manquantes. Deux États membres, les Pays-Bas et la Pologne, ont déclaré que la transposition de la directive n'était que partielle. Les mesures nécessaires pour contraindre ces États membres à se conformer à leur obligation d'assurer la transposition de la directive sont en cours.

3.2 Constatations préliminaires

Afin d'obtenir une évaluation préliminaire des mesures nationales de transposition en ce qui concerne leur conformité aux exigences de la directive, la Commission a fait appel à un

contractant externe. Les conclusions du contractant sont en cours d'analyse par la Commission et les travaux devraient être finalisés dans les mois à venir.

3.2.1 Champ d'application de la directive et responsabilités

Selon l'analyse préliminaire des mesures nationales de transposition, l'inclusion des tracteurs à grande vitesse et des véhicules à deux et trois roues a été difficile pour certains États membres, tandis que seuls des problèmes mineurs ont pu être détectés en ce qui concerne les catégories de véhicules ayant déjà été soumis au dispositif du contrôle technique.

Dans certains États membres[10], les véhicules agricoles ne seraient en général pas immatriculés, ce qui a rendu difficile l'introduction de contrôles périodiques pour ces véhicules.

Seuls deux États membres, à savoir l'Irlande et les Pays-Bas, ont notifié d'autres mesures de sécurité routière et ont donc exclu un contrôle technique pour les deux et trois roues. Étant donné que le contrôle périodique de ces véhicules ne sera requis qu'à partir du 1er janvier 2022, de nombreux États membres ont pris du retard dans l'adoption et la notification des mesures nationales de transposition, faisant observer que la date d'application effective laisserait un délai supplémentaire pour la transposition.

Les autres catégories d'exclusion de la directive auxquelles la majorité des États membres (18) ont fait appel concernent

- les véhicules qui n'utilisent pas, ou presque pas, les voies publiques, comme les véhicules présentant un intérêt historique ou les véhicules de compétition;
- les véhicules utilisés par les forces armées, les services des pompiers, la protection civile, et les services d'urgence ou de sauvetage.

En outre, certains États membres ont eu la possibilité d'exclure les véhicules utilisés à des fins agricoles, horticoles, forestières ou de pêche, ainsi que les véhicules utilisés exclusivement sur des petites îles ou dans des régions faiblement peuplées.

La majorité des États membres (18) ont introduit de nouvelles catégories de véhicules dans le dispositif du contrôle technique périodique, principalement des catégories de plus petites remorques (O1 et O2), d'autres catégories de véhicules à deux et trois roues et des véhicules agricoles.

3.2.2 La fréquence des contrôles; contenu et méthodes de contrôle

Il semble que la plupart des États membres aient maintenu la fréquence des contrôles qu'ils avaient déjà établie conformément à la directive 2009/40/CE, ce qui signifie que, dans certains cas, les États membres ont des fréquences plus courtes que celles prévues par la directive en tant qu'exigences minimales, principalement pour les voitures particulières, tels que l'Autriche (3-2-1), la Croatie (1-1-1) ou l'Allemagne (3-2-2).

L'analyse préliminaire a montré que les États membres n'avaient pas de difficultés à introduire la fréquence des contrôles pour la nouvelle catégorie des tracteurs à grande vitesse (4-2-2).

[10] Note: En l'absence de législation européenne, il incombe aux États membres de décider quels véhicules sont immatriculés et, par conséquent, reçoivent un document d'immatriculation et une ou plusieurs plaques d'immatriculation.

Comme indiqué plus haut, la directive imposait aux États membres de définir la fréquence des contrôles, les points à contrôler, les méthodes et les causes des défaillances en ce qui concerne les véhicules à deux ou trois roues, leur donnant ainsi une grande flexibilité. À titre d'exemple, l'Allemagne a introduit une fréquence de contrôle de 2-2-2, l'Espagne de 4-2-2, la Croatie de 2-1-1.

Sur la base de l'évaluation préliminaire, il semble que certains États membres aient choisi la transposition littérale de l'annexe I de la directive en ce qui concerne les points à contrôler, le contenu, les méthodes, les causes des défaillances et leur classification. Certains États membres ont toutefois transposé les mesures indiquées à l'annexe I dans plusieurs actes nationaux différents, rendant plus difficiles la constatation et l'évaluation des mesures nationales de transposition de cette annexe hautement technique.

Les mesures facultatives permettant aux États membres d'exiger que le véhicule soit soumis à un contrôle avant la date prévue pour le contrôle périodique suivant (voir point 2.2 ci-dessus) n'ont pas été introduites dans leur intégralité. Il semble que les deux cas introduits par la plupart des États membres sont les suivants:

- lorsque le véhicule a été victime d'un accident ayant altéré ses principaux composants de sécurité, tels que les roues, les suspensions, les zones de déformation, les systèmes de coussins gonflables, la direction ou les freins (environ 19 États membres), et
- lorsque les systèmes et composants de sécurité et de protection de l'environnement du véhicule ont été altérés ou modifiés (environ 12 États membres).

Il semble que 10 États membres environ aient introduit des contrôles pour tous les autres cas où la sécurité routière est gravement compromise. Toutefois, seuls trois États membres auraient l'intention d'exiger que le véhicule satisfasse à un contrôle périodique lorsque le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule a changé et seul un État membre souhaiterait soumettre les véhicules ayant un kilométrage plus élevé (160 000 km) à des contrôles plus fréquents.

3.2.3 Évaluation des défaillances

En raison peut-être de la recommandation de 2010, l'évaluation préliminaire des mesures nationales de transposition n'a pas permis de déceler d'éventuels problèmes de non-conformité substantiels concernant les catégories de défaillances désormais obligatoires (mineures, majeures et critiques).

Les éventuelles questions qui pourraient nécessiter des éclaircissements lors des prochains échanges avec les États membres concernent le cas où plusieurs défauts, relevant de différentes catégories de gravité, sont détectés lors d'un contrôle technique et où le véhicule doit être classé en fonction de la défaillance la plus grave.

3.2.4 Le suivi des défaillances

L'évaluation préliminaire des mesures nationales n'a pas soulevé de préoccupations particulières en ce qui concerne les mesures de suivi des défaillances constatées au cours d'un contrôle.

3.2.5 Le certificat de contrôle technique et la preuve de réussite du contrôle; coopération administrative entre États membres

Un certain nombre de problèmes sont apparus en ce qui concerne les exigences énoncées dans la directive:

- plusieurs États membres n'ont pas communiqué la description du certificat de contrôle technique dans les délais, malgré l'envoi par la Commission de plusieurs rappels et demandes;
- dans de nombreux cas, les États membres n'ont pas remarqué que la directive instaurait l'utilisation obligatoire des codes harmonisés de l'Union, ce qui nécessitait des modifications de la législation nationale, entraînant de nouveaux retards;
- l'utilisation des codes harmonisés de l'Union a induit en erreur de nombreux États membres qui, au lieu d'utiliser les codes figurant à l'annexe II de la directive, en ont introduit d'autres. Lors des échanges entre la Commission et les États membres concernés, ces erreurs ont été clarifiées. La rectification de ces erreurs a nécessité une modification de la législation nationale, ce qui a entraîné de nouveaux retards.

En 2016, consciente de l'obligation relative aux certificats de contrôle technique devant être appliquée en 2018, la Commission a demandé l'avis du comité sur un éventuel futur outil dont elle disposerait et qui afficherait les certificats de contrôle technique, la preuve de réussite des contrôles et les documents d'immatriculation des véhicules. Forte du soutien du comité, la Commission a lancé la procédure et créé ce nouvel outil permettant de contrôler les spécimens des documents d'immatriculation[11] et de contrôle technique[12] des véhicules.

Les États membres ont notifié leurs points de contact nationaux avant le 20 mai 2015 et envoient depuis lors des mises à jour régulières, comme le prévoit la directive.

En ce qui concerne les mesures relatives à la reconnaissance mutuelle des certificats de contrôle technique, il ressort de l'analyse préliminaire que, dans la majorité des États membres, la transposition a été satisfaisante et que des éclaircissements supplémentaires ne seront nécessaires que dans quelques cas. La plupart des États membres ont eu recours à la mesure facultative pour vérifier la validité, en cas de doute, du certificat de contrôle technique.

Selon l'analyse préliminaire, il semble que la plupart des États membres disposent des communications électroniques nécessaires entre les centres de contrôle et les autorités compétentes en place. Toutefois, déterminer si la communication électronique est également assurée entre le contrôle technique et les autorités chargées de l'immatriculation nécessitera une évaluation plus approfondie et d'éventuels échanges avec les États membres.

3.2.6 Fraude au compteur kilométrique[13]

Il ressort de l'analyse préliminaire que les mesures imposant aux États membres de veiller à ce que les données du compteur kilométrique enregistrées lors du précédent contrôle technique soient mises à disposition lors du prochain contrôle, dès que possible par voie électronique, ont été transposées sans problème majeur.

Toutefois, en ce qui concerne l'obligation d'introduire des sanctions effectives, proportionnées, dissuasives et non discriminatoires en cas de manipulation avérée d'un compteur kilométrique, il semble que les mesures nationales soient souvent plutôt génériques et ne visent pas spécifiquement la fraude au compteur kilométrique. L'analyse approfondie

[11] https://ec.europa.eu/transport/road_safety/topics/vehicles/vehicle-registration-certificate_en
[12] https://ec.europa.eu/transport/road_safety/topics/vehicles/roadworthiness-certificate_en
[13] Grâce au soutien généreux du Parlement européen, la Commission travaille sur un projet pilote concernant l'échange de données kilométriques avec les États membres volontaires. Ce projet pilote court jusqu'à la fin de 2020.

des mesures nationales et les échanges futurs avec les États membres concernés viseront à clarifier ces points.

3.2.7 Centres de contrôle, installations et équipements de contrôle, surveillance des centres de contrôle, inspecteurs

Selon l'évaluation préliminaire, il n'y aurait pas de lacunes dans la transposition en ce qui concerne l'obligation d'accréditation des centres de contrôle et l'obligation générale d'assurer leur surveillance. En outre, les mesures générales, qui imposent aux États membres de veiller à ce que les inspecteurs satisfassent aux exigences minimales en matière de compétences et de formation auraient été transposées sans problème majeur.

Toutefois, il semble que la Commission doive entamer des échanges avec plusieurs États membres afin de clarifier les mesures nationales visant à transposer l'annexe III relative aux exigences minimales concernant les installations du contrôle technique, l'annexe IV concernant les compétences, la formation et la certification des inspecteurs et l'annexe V concernant les tâches détaillées de l'organe de surveillance.

2. ÉTUDE DE FAISABILITE CONCERNANT LA PLATEFORME ELECTRONIQUE D'INFORMATION SUR LES VEHICULES[14]

Conformément aux exigences de la directive, la Commission a chargé Unisys de réaliser l'étude de faisabilité dans le courant de l'année 2014. Le rapport final a été publié en avril 2015.

L'étude a mis en évidence trois domaines d'action ou flux de données techniques:

1. États membres -> Commission: les États membres présentent leurs statistiques semestrielles nationales sur les contrôles routiers
2. centres de contrôle/États membres, fabricants d'équipements de contrôle <-> constructeurs: fournir les informations techniques spécifiques aux véhicules nécessaires à la réalisation des contrôles techniques périodiques
3. État membre -> État membre: la procédure de notification après un contrôle technique routier, la procédure d'immatriculation et le contrôle technique périodique.

L'étude a conclu que, afin d'optimiser la réutilisation des systèmes existants et de tenir compte du rapport coût-efficacité, il serait plus avantageux d'utiliser, pour chaque objectif, un système distinct plutôt que de développer un système global. En outre, indépendamment du flux de données sur les véhicules, une structure et un format communs de données sont une condition préalable à la mise en œuvre de la plateforme d'information sur les véhicules (VIP). Toutes les parties prenantes en bénéficieront car les échanges de données seront facilités et la qualité des données sera améliorée à tous les niveaux du cycle de vie des véhicules.

Par conséquent, si certaines conditions sont remplies concernant la protection des données, la coopération administrative, les obstacles juridiques et de gouvernance, la mise en place d'une plateforme d'information sur les véhicules peut être réalisable en étendant les systèmes existants. Si ce n'est pas le cas, l'étude a conclu que la mise en œuvre d'un nouveau système serait possible, mais avec des coûts et des délais supplémentaires.

[14] https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/9d809050-2e78-40a4-be65-16ce40a8e8b8/language-en/format-PDF/source-120996274

5. RÉSUMÉ – CONCLUSIONS

Le paquet «contrôle technique» adopté en 2014 a introduit un certain nombre de nouveautés dans le domaine du contrôle technique périodique, du contrôle technique routier des véhicules utilitaires et des documents d'immatriculation des véhicules, tout en conservant la majorité des exigences existantes et en vigueur.

Les États membres, à l'exception de deux, ont achevé avec succès la transposition des mesures de la directive dans leur législation nationale. En ce qui concerne la conformité des mesures nationales avec celles de la directive, l'évaluation préliminaire indique que la transposition semble globalement satisfaisante dans la majorité des États membres; toutefois, dans certains cas, la Commission peut envisager d'entamer des échanges avec les États membres concernés afin de clarifier les éventuels problèmes de non-conformité.

En ce qui concerne les effets de la directive sur les différents aspects du contrôle technique périodique, des conclusions significatives ne peuvent être tirées que sur la base des données produites après une période d'application ininterrompue de trois ans. La Commission suivra néanmoins de près la situation et procédera, le moment venu, à une évaluation ex post.