COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 3.11.2020
COM(2020) 676 final

RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL

sur la mise en œuvre de la directive 2014/47/UE relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans l'Union, et abrogeant la directive 2000/30/CE

Table des matières

1. Introduction 2
2. La directive 4
3. Mesures de transposition nationales notifiées par les États membres et conclusions préliminaires de leur évaluation 7
4. Synthèse-conclusions 9

1. INTRODUCTION

1.1. Contexte

Les contrôles des véhicules sont essentiels à la sécurité routière. Les règles de l'UE fixant des normes minimales applicables aux contrôles des véhicules remontent à 1977, et seules des modifications mineures y ont été apportées. Toutefois, les véhicules, le comportement des automobilistes et la technologie ont beaucoup évolué depuis lors. La première modification substantielle du cadre de contrôle de la conformité technique des véhicules a été introduite avec l'adoption, en 2014, du paquet relatif au contrôle technique[1]. Le paquet comportait trois volets: un volet relatif aux contrôles techniques périodiques des véhicules, un volet relatif aux contrôles techniques routiers des véhicules utilitaires et un volet relatif aux documents d'immatriculation des véhicules.

La proposition de paquet relatif au contrôle technique de 2012 a été motivée par les orientations politiques de la Commission en matière de sécurité routière pour 2010[2]. Dans le cadre 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 2014/47/UE[3] relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires (ci-après la «directive») est en vigueur depuis le 20 mai 2018 et a introduit des nouveautés significatives par rapport à la directive 2000/30/CE[4].

Ces nouveautés incluent:

- l'amélioration de la qualité des contrôles des véhicules en établissant des normes minimales communes pour l'équipement, la formation des inspecteurs effectuant des contrôles approfondis, l'évaluation et le suivi des défaillances;
- l'extension du système de classification par niveau de risque des entreprises de transport routier, introduit par la directive 2006/22/CE[5] en y incluant des informations relatives au contrôle technique routier;
- l'utilisation d'une approche en deux étapes à l'égard des contrôles routiers en introduisant les contrôles initiaux et les contrôles approfondis;
- des premières mesures pour le contrôle de l'arrimage du chargement;

---

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 2014/47/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans l'Union, et abrogeant la directive 2000/30/CE (JO L 127 du 29.4.2014, p. 134).

4 Directive 2000/30/CE du Parlement européen et du Conseil du 6 juin 2000 relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans la Communauté (JO L 203 du 10.8.2000, p. 1).

5 Directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements du Conseil (CEE) nº 3820/85 et (CEE) nº 3821/85 concernant la législation sociale relative aux activités de transport routier et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil (JO L 102 du 11.4.2006, p. 35).

- le contrôle obligatoire à l'échelle de l'UE des tracteurs à grande vitesse utilisés pour le transport routier de marchandises à des fins commerciales.

1.2.Objet et portée du présent rapport

Conformément à l'article 24, paragraphe 1, de la directive, la Commission doit présenter un rapport au plus tard le 20 mai 2020. La Commission reconnaît pleinement le retard pris dans la présentation du rapport, qui aurait dû être établi pour le 20 mai 2020, et le regrette profondément. Un autre rapport doit être présenté au plus tard le 20 mai 2022, conformément à l'article 24, paragraphe 2.

Le rapport prévu à l'article 24, paragraphe 1, doit

- fournir des informations sur la mise en application et les effets de la directive;
- analyser notamment ses effets sur l'amélioration de la sécurité routière;
- évaluer les coûts et les avantages d'une inclusion éventuelle des véhicules utilitaires légers (N1) et des remorques (O2) dans le champ d'application de la directive.

Le rapport prévu à l'article 24, paragraphe 2, doit

- fournir des informations sur la mise en application et les effets de la directive, en particulier
    - en ce qui concerne l'efficacité et l'harmonisation des systèmes de classification par niveau de risque, notamment pour ce qui est de la définition d'un profil de risque permettant de comparer les différentes entreprises concernées;
- être assorti d'une étude d'impact exhaustive évaluant les coûts et les avantages dans l'ensemble de l'Union, communiquée au Parlement européen et au Conseil au moins six mois avant toute proposition législative qui, le cas échéant, viserait à inclure de nouvelles catégories dans le champ d'application de la directive.

Comme mentionné ci-avant, la directive s'applique depuis le 20 mai 2018. Afin de générer des données permettant de tirer des conclusions significatives, notamment en ce qui concerne son incidence en termes d'amélioration de la sécurité routière, une période d'application ininterrompue de trois ans est nécessaire en moyenne. Par conséquent, la collecte de données qui permettra de tirer des conclusions concernant les effets de la directive pourrait commencer au plus tôt au cours du second semestre de 2021.

En ce qui concerne l'analyse des coûts et des avantages de l'inclusion éventuelle des véhicules utilitaires légers et des remorques légères, la Commission effectuerait l'analyse nécessaire dans le cadre d'une analyse d'impact préalable à une éventuelle future proposition de la Commission.

En ce qui concerne l'efficacité et l'harmonisation des systèmes de classification par niveau de risque, il convient de noter que la directive ne fait que compléter le système de classification par niveau de risque en ajoutant certaines informations pertinentes relatives au contrôle technique routier. Toutefois, l'obligation de créer un système de classification par niveau de risque est établie à l'article 9 de la directive 2006/22/CE[6]. En outre, la directive 2006/22/CE n'a pas harmonisé les systèmes de classification par niveau de risque. Les États membres étaient donc libres de définir les détails de leurs systèmes de classification par niveau de risque. Bien que l'annexe I de la directive énonce les critères pour l'attribution d'un profil de

[6] «*1. Les États membres mettent en place un système de classification des entreprises par niveau de risque, fondé sur le nombre relatif et la gravité relative des infractions aux règlements (CEE) nº 3820/85 ou (CEE) nº 3821/85 commises par chaque entreprise.*»

risque à une entreprise, la portée de ces mesures est limitée aux contrôles techniques routiers et ces mesures ne sont que facultatives. Par conséquent, l'analyse de l'efficacité et de l'harmonisation des systèmes de classification par niveau de risque devrait être effectuée dans le cadre de la directive 2006/22/CE dès que les mesures correspondantes auront été introduites.

À cet égard, le présent rapport vise à donner un aperçu des mesures de mise en œuvre prises par les États membres sur la base des résultats préliminaires du contrôle de la transposition.

2. LA DIRECTIVE

2.1 Le champ d'application de la directive

La directive a maintenu le contrôle obligatoire de tous les véhicules qui ont déjà été contrôlés régulièrement conformément à la directive 2000/30/CE, c'est-à-dire pour les poids lourds (N2, N3), les autobus (M2, M3) et les remorques lourdes (O3 et O4).

Toutefois, la directive a introduit comme nouveauté le contrôle des tracteurs dont la vitesse maximale par construction est supérieure à 40 km/h et qui sont principalement utilisés sur la voie publique pour le transport routier de marchandises à des fins commerciales.

La directive souligne que les États membres ont le droit de réaliser des contrôles techniques routiers sur des véhicules qui ne sont pas visés par la directive, tels que les véhicules utilitaires légers (N1), ou d'effectuer des contrôles ailleurs que sur la voie publique.

2.2 Système de classification par niveau de risque; sélection des véhicules en vue d'un contrôle technique routier initial

Une nouveauté introduite par la directive est l'extension du système de classification par niveau de risque établi par la directive 2006/22/CE. Les États membres sont désormais tenus d'ajouter à leur système de classification par niveau de risque les informations relatives au nombre et à la gravité des défaillances constatées lors du contrôle technique routier sur les poids lourds, les autobus et les remorques lourdes, mais pas sur les tracteurs à grande vitesse.

La directive énonce, à l'annexe I, des critères, tels que le nombre et la gravité des défauts, aux fins de l'attribution d'un profil de risque à une entreprise. Toutefois, l'utilisation des critères n'est que facultative, et les États membres peuvent utiliser leur propre système.

Outre les informations collectées lors des contrôles routiers effectués sur les véhicules nationaux, les États membres doivent également ajouter les informations qu'ils reçoivent d'autres États membres à leur système de classification par niveau de risque.

Les États membres peuvent autoriser les entreprises à soumettre leurs véhicules à des contrôles techniques volontaires supplémentaires et les informations relatives à ces contrôles peuvent être prises en compte afin d'améliorer le profil de risque d'une entreprise.

Les véhicules soumis au contrôle peuvent être sélectionnés soit sur la base du profil à risque élevé de l'entreprise exploitante, soit de manière aléatoire, lorsqu'ils sont suspectés de présenter un risque pour la sécurité routière ou pour l'environnement.

2.3 Système de contrôle routier; nature des contrôles techniques routiers et méthodes employées

L'une des principales nouveautés de la directive est l'introduction d'une approche en deux étapes pour le contrôle technique routier.

L'inspecteur doit au moins soumettre chaque véhicule sélectionné pour un contrôle technique routier au contrôle initial. Le contrôle initial comporte des éléments à la fois obligatoires et facultatifs. Dans chaque cas, l'inspecteur doit vérifier le dernier certificat de contrôle technique, le rapport de contrôle technique routier, le cas échéant, et procéder à une évaluation visuelle de l'état technique du véhicule. En outre, l'inspecteur doit également vérifier si les défaillances signalées dans le dernier rapport de contrôle technique routier ont été corrigées. Les éléments facultatifs sont l'évaluation visuelle de l'arrimage du chargement du véhicule et les vérifications techniques par toute méthode jugée appropriée. Ces vérifications techniques peuvent être effectuées pour justifier une décision de soumettre le véhicule à un contrôle technique routier approfondi ou pour demander qu'il soit remédié aux défaillances majeures ou dangereuses détectées avant que le véhicule soit autorisé à circuler à nouveau sur la voie publique.

En fonction du résultat du contrôle initial, l'inspecteur décide si le véhicule doit être soumis à un contrôle routier approfondi.

Si, pour le contrôle initial, la directive sert davantage de cadre et laisse beaucoup de flexibilité aux États membres, les contrôles approfondis doivent être effectués en suivant les règles strictes établies par la directive.

À l'instar de la directive 2014/45/UE relative au contrôle technique périodique, la directive définit, à l'annexe II, les points à contrôler, les méthodes, les causes des défaillances et la classification des défauts applicables en tant que minimum harmonisé durant le contrôle technique routier. Si, pendant le contrôle technique périodique, l'inspecteur doit vérifier chaque point énuméré à l'annexe II, le contrôle technique routier doit uniquement porter sur les points énumérés à l'annexe II jugés nécessaires et pertinents. Il convient néanmoins d'accorder une attention particulière à la sécurité des freins, des pneumatiques, des roues et du châssis, ainsi qu'aux nuisances.

Le contrôle technique routier est limité par le fait que s'il ressort du certificat de contrôle technique ou d'un rapport de contrôle routier que l'un des points énumérés à l'annexe II a fait l'objet d'un contrôle au cours des trois derniers mois, l'inspecteur peut vérifier ce point uniquement si cela est justifié en raison d'une défaillance manifeste.

Après un contrôle approfondi, l'inspecteur doit produire un rapport conformément à l'annexe IV et doit en transmettre une copie au conducteur.

2.4 Responsabilités; inspecteurs; installations de contrôle; sanctions

La directive définit des exigences claires, en vertu desquelles les États membres doivent garantir:

- que le certificat délivré à l'issue du dernier contrôle technique et le rapport du dernier contrôle technique routier soient conservés à bord du véhicule, en version originale ou en version imprimée certifiée. Les preuves électroniques de ces contrôles peuvent également être acceptées;
- que les entreprises et les conducteurs du véhicule soumis à un contrôle technique coopèrent avec les inspecteurs et leur donnent accès au véhicule, à ses pièces et à tous les documents utiles;
- que les responsabilités de l'entreprise pour ce qui est de maintenir les véhicules en condition de sécurité et techniquement aptes à circuler soient définies, sans préjudice des responsabilités des conducteurs de ces véhicules;

- que les inspecteurs s'abstiennent de toute discrimination fondée sur la nationalité du conducteur ou sur le pays d'immatriculation du véhicule;
- que les inspecteurs soient libres de tout conflit d'intérêt qui pourrait nuire à l'impartialité et à l'objectivité de leur décision, et
- que la rémunération des inspecteurs ne soit pas directement liée au résultat du contrôle technique routier initial ou approfondi qu'ils réalisent.

En outre, la directive a établi une exigence spécifique concernant les inspecteurs effectuant des contrôles approfondis. Ces inspecteurs doivent satisfaire aux exigences minimales en matière de compétences et de formation prévues pour les inspecteurs qui procèdent aux contrôles techniques périodiques.

En ce qui concerne les installations utilisées pour effectuer les contrôles routiers approfondis, il peut s'agir d'une unité de contrôle mobile, d'une installation de contrôle routier désignée ou d'un centre de contrôle routier périodique, selon l'installation qui est la plus proche. Les unités de contrôle mobiles et les installations de contrôle routier désignées doivent comporter les équipements adaptés à la réalisation de certains contrôles, y compris des freins ou de la suspension. Si les équipements nécessaires au contrôle d'un point spécifique ne sont pas disponibles, le véhicule doit être dirigé vers un centre de contrôle où ce point peut faire l'objet d'une inspection.

2.5 Appréciation des défaillances; suivi en cas de défaillances majeures ou dangereuses; redevance

En 2010, la Commission a adopté une recommandation[7] visant à fournir des orientations aux inspecteurs et à garantir une appréciation uniforme des défectuosités énumérées à l'annexe II de la directive 2009/40/CE. La recommandation a introduit trois catégories de défauts (mineurs, majeurs et dangereux) et a défini la catégorie pour chaque défaut à des fins d'orientation.

Sur la base de la recommandation, la directive 2014/45/UE a adopté l'évaluation des défaillances en tant que mesure harmonisée pour le contrôle technique périodique. La même approche a été utilisée lors de la révision des mesures de contrôle technique routier. La directive a introduit trois catégories de défauts. En fonction de leur gravité, les défauts peuvent être mineurs, majeurs ou dangereux. Lorsque plusieurs défauts relevant de catégories de gravité différentes sont constatés pendant le contrôle routier, le véhicule doit être classé dans la catégorie correspondant au défaut le plus grave. En outre, si un véhicule présente plusieurs défauts des mêmes domaines à contrôler (comme les freins ou la direction), le véhicule peut être classé dans la catégorie suivante des défaillances graves si les effets combinés des défauts induisent un risque accru pour la sécurité routière.

2.6 Pourcentage de véhicules soumis au contrôle; rapport de contrôle et bases de données relatives aux contrôles techniques routiers; transmission d'informations à la Commission

Pour la première fois, la directive a défini l'objectif global selon lequel le nombre total de contrôles techniques routiers initiaux à mener dans l'Union chaque année civile doit

[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)

correspondre au moins à 5 % du nombre total de poids lourds, d'autobus et de remorques lourdes immatriculés.

Il s'ensuit que chaque État membre doit s'efforcer de réaliser un nombre proportionnel de contrôles techniques routiers initiaux, en proportion du nombre total des véhicules concernés immatriculés sur son territoire.

Les États membres sont tenus de recueillir certaines informations tant après les contrôles techniques routiers initiaux qu'après les contrôles techniques routiers approfondis. Les informations recueillies alimentent les rapports qu'ils doivent envoyer à la Commission tous les deux ans.

Les premiers rapports nationaux couvriront 2019 et 2020 et devront être envoyés à la Commission avant le 31 mars 2021.

2.7 Désignation d'un point de contact; coopération entre les États membres; contrôles techniques routiers concertés

La directive exige des États membres qu'ils désignent un point de contact national et qu'ils transmettent à la Commission les informations relatives à ce point de contact national. Les tâches de ce point de contact consistent à:

- assurer la coordination avec les points de contact nationaux désignés par d'autres États membres en ce qui concerne des questions liées à la directive, en particulier lorsque des défaillances majeures ou dangereuses ont été observées lors d'un contrôle routier sur un véhicule immatriculé dans un autre État membre;
- transmettre à la Commission, tous les deux ans, les données des contrôles techniques routiers qui ont été effectués.

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

3.1 Mesures de transposition nationales notifiées par les États membres

Les États membres étaient tenus d'adopter et de publier, au plus tard le 20 mai 2017, les mesures nationales nécessaires pour se conformer à la directive et devaient ensuite en informer la Commission. Les mesures sont appliquées depuis le 20 mai 2018.

Le 20 mai 2017, seuls 8 États membres sur 28 avaient informé la Commission que la transposition de la directive était terminée. Conformément aux règles procédurales, la Commission a lancé des procédures d'infraction exhortant les 20 autres États membres à adopter les mesures de transposition nationales nécessaires. Le lancement des procédures d'infraction a donné lieu à des échanges intensifs avec les États membres et, dans la majorité des cas, il a conduit à la notification des mesures de transposition nationales manquantes.

3.2 Conclusions préliminaires

Afin d'obtenir une évaluation préliminaire des mesures de transposition nationales quant à leur conformité avec les exigences de la directive, la Commission a fait appel à un contractant externe. La Commission analyse plus avant les conclusions du contractant et devrait finaliser ses travaux dans les prochains mois.

3.2.1 Le champ d'application de la directive

Selon l'analyse préliminaire des mesures de transposition nationales, l'inclusion des tracteurs à grande vitesse a posé des difficultés à certains États membres. Certains problèmes mineurs pourraient également être détectés en ce qui concerne les catégories de véhicules ayant déjà fait partie du dispositif de contrôle routier, ce qui nécessitera des éclaircissements supplémentaires.

3.2.2 Système de classification par niveau de risque; sélection des véhicules en vue d'un contrôle technique routier initial

L'évaluation préliminaire a révélé d'éventuels problèmes dans plusieurs États membres concernant l'extension du système de classification par niveau de risque en incluant les informations provenant des contrôles techniques routiers. Ce point nécessitera une analyse et des échanges plus approfondis avec les États membres concernés.

Il semble que la majorité des États membres aient introduit les mesures facultatives de la directive concernant la sélection des véhicules, et aucune préoccupation importante n'a été soulevée lors de l'évaluation préliminaire.

3.2.3 Système de contrôle routier; nature des contrôles techniques routiers et méthodes employées

Selon les conclusions préliminaires, il a été difficile d'introduire séparément la phase initiale et une phase approfondie du contrôle technique routier. Il semble que la séparation claire des deux phases n'ait pas été introduite dans certains États membres, ce qui pourrait soulever d'autres questions sur des sujets directement liés aux différentes phases, tels que la collecte de données, un rapport de contrôle routier approfondi ou la formation des inspecteurs.

3.2.4 Responsabilités; inspecteurs; installations de contrôle; sanctions

L'analyse préliminaire n'a pas soulevé de préoccupations majeures, mais certains points relatifs aux exigences fixées pour les inspecteurs devront faire l'objet d'une évaluation et d'échanges plus approfondis avec les États membres concernés.

3.2.5 Appréciation des défaillances; suivi en cas de défaillances majeures ou dangereuses; redevance

Les conclusions générales de l'évaluation préliminaire étaient positives, mais certains points nécessiteront des éclaircissements supplémentaires.

Il semble que seuls quelques États membres aient introduit les mesures facultatives permettant d'exiger le paiement d'une redevance liée à la réalisation du contrôle lorsque des défauts ont été constatés lors du contrôle approfondi.

3.2.6 Pourcentage de véhicules soumis au contrôle; rapport de contrôle et bases de données relatives aux contrôles techniques routiers; transmission d'informations à la Commission

En ce qui concerne le seuil de 5 % et le nombre proportionnel de contrôles au niveau des États membres ainsi que la communication d'informations à la Commission tous les deux ans, les mesures de transposition nationales étaient dans certains cas difficiles à détecter, mais l'évaluation préliminaire n'a pas fait apparaître de problèmes majeurs.

D'autre part, la nouvelle obligation relative à la collecte de différentes séries d'informations après les contrôles initiaux et approfondis semble avoir été difficile pour certains États

membres et des éclaircissements et des échanges plus détaillés avec les États membres concernés seront nécessaires.

En ce qui concerne les informations à collecter au niveau national, il convient de noter qu'en l'absence de mesures transitoires, la directive a créé une situation difficile pour les États membres. La directive s'applique depuis le 20 mai 2018, mais les premiers rapports nationaux conformes à la directive ne couvriront que 2019 et 2020. Il s'ensuit que les données pour l'ensemble de l'année 2018 doivent toujours être collectées et les rapports nationaux préparés conformément à la directive 2000/30/CE, mais celle-ci a été abrogée le 20 mai 2018, dès l'entrée en application vigueur de la directive. Ce vide juridique a posé d'importants problèmes pratiques aux États membres lors de l'élaboration de leurs rapports sur les contrôles routiers pour 2017-2018.

3.2.7 Désignation d'un point de contact; coopération entre les États membres; contrôles techniques routiers concertés

Les États membres ont notifié leurs points de contact nationaux avant le 20 mai 2015 et ont envoyé des mises à jour régulières depuis lors. Sur la base des notifications et de leurs mises à jour ultérieures, la Commission a établi une liste des points de contact nationaux notifiés et la distribue régulièrement aux États membres.

2. SYNTHÈSE – CONCLUSIONS

Le paquet relatif au 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 maintenant la majorité des exigences existantes et fonctionnelles.

Huit États membres ont achevé la transposition des mesures de la directive dans leur législation nationale dans les délais prévus. Les 20 autres États membres ont rempli leur obligation de transposition après que la Commission a lancé les procédures officielles les y exhortant.

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 pourrait 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 routier des véhicules utilitaires, des conclusions significatives ne pourraient être tirées que sur la base de données générées après une période d'application ininterrompue de trois ans. Néanmoins, la Commission suivra de près la situation et procédera à une évaluation ex post le moment venu.