

Journal officiel

des Communautés européennes

ISSN 0378-7052

C 29

43^e année

1^{er} février 2000

Édition
de langue française

Communications et informations

Numéro d'information

Sommaire

Page

I *Communications*

Conseil

2000/ C 29/01

Position commune (CE) n° 10/2000 du 2 décembre 1999 arrêtée par le Conseil, statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité instituant la Communauté européenne, en vue de l'adoption de la directive 1999/.../CE du Parlement européen et du Conseil relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans la Communauté.

1

FR

1

I

(Communications)

CONSEIL

POSITION COMMUNE (CE) N° 10/2000

arrêtée par le Conseil le 2 décembre 1999

en vue de l'adoption de la directive 1999/.../CE du Parlement européen et du Conseil du ... relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans la Communauté

(2000/C 29/01)

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 71, paragraphe 1, points c) et d),

vu la proposition de la Commission⁽¹⁾,

vu l'avis du Comité économique et social⁽²⁾,

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité⁽³⁾,

considérant ce qui suit:

- (1) l'augmentation de la circulation routière pose à tous les États membres des problèmes de nature et d'importance similaires en matière de sécurité et d'environnement;
- (2) dans l'intérêt de la sécurité routière, de la protection de l'environnement et d'une concurrence équitable, il convient que les véhicules utilitaires ne soient utilisés que s'ils sont entretenus de manière à conserver un niveau élevé de conformité à la réglementation technique;

- (3) en vertu de la directive 96/96/CE du Conseil du 20 décembre 1996 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives au contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques⁽⁴⁾, les véhicules utilitaires sont soumis chaque année à un contrôle technique effectué par un organisme agréé;

- (4) l'article 4 de la directive 94/12/CE⁽⁵⁾ a prévu une approche multidirectionnelle des aspects coûts/efficacité des mesures visant à réduire la pollution provoquée par les transports routiers; le programme européen «Auto-oil I» a incorporé cette approche et fourni une évaluation objective de l'ensemble des mesures les plus rentables dans les domaines de la technologie des véhicules, de la qualité des carburants, du contrôle et de l'entretien ainsi que des mesures non techniques, afin de réduire les émissions dues aux transports routiers;

⁽¹⁾ JO C 190 du 18.6.1998, p. 10.

⁽²⁾ JO C 407 du 28.12.1998, p. 112.

⁽³⁾ Avis du Parlement européen du 9 février 1999 (JO C 150 du 28.5.1999, p. 27), position commune du Conseil du 2 décembre 1999 et décision du Parlement européen du ... (non encore parue au Journal officiel).

⁽⁴⁾ JO L 46 du 17.2.1997, p. 1. Directive modifiée par la directive 1999/52/CE de la Commission (JO L 142 du 5.6.1999, p. 26).

⁽⁵⁾ Directive 94/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 mars 1994 relative aux mesures à prendre contre la pollution de l'air par les émissions des véhicules à moteur et modifiant la directive 70/220/CEE (JO L 100 du 19.4.1994, p. 42).

- (5) compte tenu de cette approche, le Parlement européen et le Conseil ont adopté la directive 98/70/CE⁽¹⁾ visant à améliorer la qualité des carburants et, en vue de prévoir des normes d'émissions plus strictes, la directive 98/69/CE⁽²⁾ pour les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers ainsi que la directive 1999/.../CE⁽³⁾ pour les poids lourds;
- (6) la présente directive s'inscrit dans la même approche; toutefois, il apparaît plus efficace, du point de vue de la protection de l'environnement, de ne pas procéder à ce stade au renforcement des normes relatives au contrôle technique prévues par la directive 96/96/CE, mais d'instaurer des contrôles techniques routiers pour assurer tout au long de l'année l'application de ladite directive;
- (7) en effet, un contrôle technique annuel est jugé insuffisant pour garantir que les véhicules utilitaires restent conformes à la réglementation technique pendant toute l'année;
- (8) la mise en œuvre efficace de contrôles techniques routiers supplémentaires et ciblés constitue une mesure importante et rentable permettant de contrôler le niveau d'entretien des véhicules utilitaires en circulation;
- (9) il convient que les contrôles techniques routiers soient effectués sans discrimination fondée sur la nationalité du conducteur ou sur le pays d'immatriculation ou de mise en circulation du véhicule utilitaire;
- (10) la méthode de sélection des véhicules utilitaires soumis aux contrôles devrait se fonder sur une approche ciblée, accordant une importance particulière à l'identification des véhicules apparemment les plus susceptibles d'être mal entretenus, et améliorant par là même l'efficacité de la mise en œuvre des contrôles par les autorités, tout en réduisant au minimum les coûts et les retards occasionnés aux conducteurs et aux entreprises;
- (11) en cas de défauts graves du véhicule contrôlé, il y a lieu de prévoir la possibilité de demander aux autorités compétentes de l'État membre d'immatriculation ou de mise en circulation du véhicule de prendre les mesures appropriées et d'informer l'État membre demandeur des éventuelles mesures de suivi qui ont été prises;
- (12) les mesures nécessaires pour la mise en œuvre de la présente directive sont arrêtées en conformité avec la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission⁽⁴⁾;
- (13) conformément au principe de subsidiarité et au principe de proportionnalité tels qu'énoncés à l'article 5 du traité, les objectifs de l'action envisagée, à savoir l'établissement d'un régime de contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans la Communauté, ne peuvent pas être réalisés de manière suffisante par les États membres et peuvent donc en raison des dimensions de l'action, être mieux réalisés au niveau communautaire; la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs,

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

1. Afin d'améliorer la sécurité routière et l'environnement, la présente directive vise à assurer un meilleur respect par les véhicules utilitaires circulant sur le territoire de la Communauté de certaines des conditions techniques prévues par la directive 96/96/CE.

2. La présente directive définit certaines conditions de réalisation des contrôles techniques routiers des véhicules utilitaires circulant sur le territoire de la Communauté.

3. Sans préjudice de la réglementation communautaire, les dispositions de la présente directive ne réduisent en rien le droit des États membres d'effectuer des contrôles non couverts par la présente directive ainsi que de contrôler d'autres aspects du transport routier, notamment ceux relatifs aux véhicules utilitaires. Rien n'empêche, d'autre part, un État membre, dans le cadre de contrôles ne relevant pas du champ d'application de la présente directive, de contrôler les points énumérés à l'annexe I dans des lieux autres que sur la voie publique.

(1) Directive 98/70/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 octobre 1998 concernant la qualité de l'essence et des carburants diesel et modifiant la directive 93/12/CEE du Conseil (JO L 350 du 28.12.1998, p. 58).

(2) Directive 98/69/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 octobre 1998 relative aux mesures à prendre contre la pollution de l'air par les émissions des véhicules à moteur et modifiant la directive 70/220/CEE (JO L 350 du 28.12.1998, p. 1).

(3) Directive 1999/.../CE du Parlement européen et du Conseil du ... concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux mesures à prendre contre les émissions de gaz polluants et de particules polluantes provenant des moteurs à allumage par compression destinés à la propulsion des véhicules et les émissions de gaz polluants provenant des moteurs à allumage commandé fonctionnant au gaz naturel ou au gaz de pétrole liquéfié et destinés à la propulsion des véhicules et modifiant la directive 88/77/CEE du Conseil (JO L ...).

(4) JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

Article 2

Aux fins de la présente directive, on entend par:

- a) «véhicule utilitaire», tout véhicule à moteur appartenant aux catégories 1, 2 et 3 définies à l'annexe I de la directive 96/96/CE ainsi que ses remorques;
- b) «contrôle technique routier», le contrôle de nature technique non annoncé par les autorités et donc inattendu d'un véhicule utilitaire en circulation sur le territoire d'un État membre, effectué sur la voie publique, par les autorités ou sous leur surveillance;
- c) «contrôle technique», le contrôle de la conformité du véhicule à la réglementation technique tel qu'il est prévu par l'annexe II de la directive 96/96/CE.

Article 3

1. Chaque État membre met en place des contrôles techniques routiers suffisants pour atteindre les objectifs visés à l'article 1^{er} en ce qui concerne les véhicules utilitaires relevant de la présente directive, en tenant compte du régime national appliqué à ces véhicules dans le cadre de la directive 96/96/CE.

2. Les contrôles techniques routiers sont réalisés sans discrimination fondée sur la nationalité du conducteur ou sur le pays d'immatriculation ou de mise en circulation du véhicule utilitaire et en tenant compte de la nécessité de réduire au minimum les coûts et les retards occasionnés aux conducteurs et aux entreprises.

Article 4

1. Le contrôle technique routier comporte soit un, soit deux, soit l'ensemble des éléments suivants:

- a) une inspection visuelle de l'état d'entretien du véhicule utilitaire à l'arrêt;
- b) un contrôle du rapport de contrôle technique routier visé à l'article 5, établi récemment, ou un contrôle des documents attestant la conformité à la réglementation technique applicable au véhicule, et, en particulier, pour les véhicules immatriculés ou mis en circulation dans un État membre, du document attestant que le véhicule utilitaire a été soumis au contrôle technique obligatoire, conformément à la directive 96/96/CE;
- c) une inspection visant à déceler les défauts d'entretien. Cette inspection porte sur un, plusieurs ou sur la totalité des points de contrôle énumérés dans la liste figurant à l'annexe I, point 10.

2. L'inspection des dispositifs de freinage et des émissions d'échappement est effectuée selon les modalités prévues à l'annexe II.

3. L'inspecteur, avant de procéder à une inspection portant sur les points énumérés dans la liste figurant à l'annexe I, point 10, prend en considération le dernier certificat de contrôle technique et/ou un rapport de contrôle technique routier établi récemment, éventuellement présenté(s) par le conducteur.

L'inspecteur peut aussi prendre en considération tout autre certificat de sécurité délivré par un organisme agréé, présenté, le cas échéant, par le conducteur.

Lorsque ces certificats et/ou le rapport susvisés fournissent la preuve qu'une inspection a déjà été effectuée au cours des trois derniers mois sur un des points énumérés dans la liste figurant à l'annexe I, point 10, ce point n'est pas contrôlé de nouveau, sauf dans le cas où cela serait justifié notamment à cause d'une déféctuosité et/ou non-conformité manifeste.

Article 5

1. Le rapport de contrôle technique routier concernant l'inspection visée à l'article 4, paragraphe 1, point c), est établi par l'autorité ou l'inspecteur qui l'a effectuée. Le modèle de ce rapport figure à l'annexe I et comporte au point 10 une liste des points faisant l'objet du contrôle. L'autorité ou l'inspecteur coche les cases correspondantes. Le rapport doit être remis au conducteur du véhicule utilitaire.

2. Si l'autorité ou l'inspecteur estime que l'étendue des défauts d'entretien du véhicule utilitaire peut poser un risque de sécurité de nature à justifier, en ce qui concerne notamment le freinage, un examen plus approfondi, le véhicule utilitaire peut être soumis à un contrôle plus élaboré dans un centre de contrôle situé à proximité, désigné par l'État membre, conformément à l'article 2 de la directive 96/96/CE.

L'utilisation de ce véhicule peut être suspendue jusqu'à la réparation des défauts dangereux décelés, s'il devient évident que le véhicule utilitaire représente un risque important pour ses occupants ou pour les autres usagers du réseau routier, soit lors du contrôle technique routier visé à l'article 4, paragraphe 1, soit, lors du contrôle plus élaboré visé au premier alinéa du présent paragraphe.

Article 6

Les États membres communiquent à la Commission, tous les deux ans, avant le 31 mars, les données collectées relatives aux deux années précédentes concernant le nombre de véhicules utilitaires contrôlés, classés par catégories conformément à l'annexe I, point 6, et par pays d'immatriculation, ainsi que les points contrôlés et les défauts constatés, sur la base de l'annexe I, point 10.

La première transmission des données couvrira la période de deux années commençant le 1^{er} janvier ... (*).

La Commission communique ces informations au Parlement européen.

Article 7

1. Les États membres s'accordent mutuellement assistance pour l'application de la présente directive. Ils se communiquent notamment les noms du(des) service(s) compétent(s) pour réaliser les contrôles ainsi que des personnes servant de point de contact.

2. Les défauts graves d'un véhicule utilitaire appartenant à un non-résident, notamment ceux ayant engendré la suspension de son utilisation, doivent être signalés aux autorités compétentes de l'État membre d'immatriculation ou de mise en circulation du véhicule sur la base du modèle de rapport de contrôle figurant à l'annexe I, sans préjudice de poursuites conformément à la législation applicable dans l'État membre où le défaut a été constaté.

Sans préjudice de l'article 5, les autorités compétentes de l'État membre où un défaut grave a été constaté concernant un véhicule utilitaire appartenant à un non-résident peuvent demander aux autorités compétentes de l'État membre d'immatriculation ou de mise en circulation du véhicule que des mesures appropriées soient prises à l'encontre du contrevenant, par exemple la soumission du véhicule à un nouveau contrôle technique.

Les autorités auxquelles cette demande a été faite communiquent aux autorités compétentes de l'État membre où les défauts du véhicule utilitaire ont été constatés, les mesures prises, le cas échéant, à l'encontre du contrevenant ou de l'entreprise.

(*) Deux ans après le 1^{er} janvier suivant la date d'entrée en vigueur de la présente directive.

Article 8

Les modifications qui sont nécessaires pour l'adaptation de l'annexe I ou pour l'adaptation au progrès technique des normes techniques définies à l'annexe II sont arrêtées selon la procédure prévue à l'article 9, paragraphe 2.

Ces modifications ne doivent toutefois pas entraîner l'élargissement du champ d'application de la présente directive.

Article 9

1. La Commission est assistée par le «comité pour l'adaptation au progrès technique» créé par l'article 8 de la directive 96/96/CE, ci-après dénommé «comité».

2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, les articles 5 et 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

La période prévue à l'article 5, paragraphe 6, de la décision 1999/468/CE est fixée à trois mois.

3. Le comité adopte son règlement de procédure.

Article 10

La Commission présente au Conseil, au plus tard un an après avoir reçu des États membres les données visées à l'article 6, un rapport sur l'application de la présente directive accompagné d'un résumé des résultats obtenus.

Le premier rapport couvre la période de deux années commençant le ... (*).

Article 11

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive avant le ... (**). Ils en informent immédiatement la Commission.

2. Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

(**) Deux ans à partir de la date d'entrée en vigueur de la présente directive.

3. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive.

Article 12

La présente directive entre en vigueur le jour de sa publication au *Journal officiel des Communautés européennes*.

Article 13

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à ...

Par le Parlement européen

Le président

Par le Conseil

Le président

ANNEXE I

MODÈLE DE RAPPORT DE CONTRÔLE TECHNIQUE ROUTIER COMPORTANT UNE LISTE DES POINTS FAISANT L'OBJET DU CONTRÔLE**(Directive 1999/.../CE)**

1. Lieu du contrôle:
2. Date:
3. Heure:
4. Signe distinctif du pays et numéro d'immatriculation du véhicule:
5. Signe distinctif du pays et numéro d'immatriculation de la remorque/semi-remorque:
6. Catégorie de véhicule:
- | | |
|---|--|
| a) <input type="checkbox"/> Camion léger (3,5-12 tonnes) ⁽¹⁾ | e) <input type="checkbox"/> Poids lourd (plus de 12 tonnes) ⁽⁵⁾ |
| b) <input type="checkbox"/> Remorque ⁽²⁾ | f) <input type="checkbox"/> Semi-remorque ⁽⁶⁾ |
| c) <input type="checkbox"/> Train routier ⁽³⁾ | g) <input type="checkbox"/> Véhicule articulé ⁽⁷⁾ |
| d) <input type="checkbox"/> Autobus ou autocar ⁽⁴⁾ | |
7. Entreprise effectuant le transport/adresse:
8. Nationalité:
9. Conducteur:

(1) Véhicule à moteur affecté au transport de marchandises, ayant au moins quatre roues et un poids maximal excédant 3,5 tonnes mais n'excédant pas 12 tonnes (catégorie N2).

(2) Tout véhicule qui est destiné à être attelé à un véhicule à moteur, à l'exclusion des semi-remorques, et qui par sa conception et son aménagement, est affecté au transport de marchandises: remorques d'une masse maximale dépassant 3,5 tonnes, mais ne dépassant pas 10 tonnes (catégorie O3); remorques d'une masse maximale dépassant 10 tonnes (catégorie O4).

(3) Véhicule à moteur affecté au transport de marchandises, ayant un poids maximal excédant 3,5 tonnes (catégories N2, N3) attelé à une remorque (catégories O3 et O4).

(4) Véhicule à moteur affecté au transport de personnes, ayant au moins quatre roues et comportant, outre le siège du conducteur, plus de huit places assises (catégories M2, M3).

(5) Véhicule à moteur affecté au transport de marchandises, ayant au moins quatre roues et un poids maximal excédant 12 tonnes (catégorie N3).

(6) Tout véhicule qui est destiné à être attelé à un véhicule à moteur d'une manière telle qu'une partie de cette semi-remorque repose sur le véhicule à moteur et qu'une partie substantielle de son poids ou du poids de son chargement soit supportée par ledit véhicule et qui, de par sa conception et son aménagement, est affecté au transport de marchandises (catégories O3 et O4).

(7) Véhicule tracteur couplé à une semi-remorque.

10. Points contrôlés:

	contrôlés	non contrôlés	non conformes
a) dispositif de freinage et éléments du dispositif de freinage ⁽¹⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b) dispositif d'échappement ⁽¹⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c) opacité de la fumée (diesel) ⁽¹⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d) émissions gazeuses [essence, gaz naturel ou gaz de pétrole liquéfié (GPL)] ⁽¹⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e) système de direction	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
f) feux, dispositifs d'éclairage et de signalisation	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
g) roues/pneus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
h) suspension (défectuosités visibles)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
i) châssis (défectuosités visibles)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
j) tachygraphe (installation)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
k) limiteur de vitesse (installation)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
l) fuites de carburant et/ou d'huile	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

11. Résultats du contrôle:

Suspension de l'utilisation du véhicule
qui présente des défauts graves

12. Divers/observations

13. Autorité/agent ou inspecteur ayant effectué le contrôle

Signature de l'autorité, agent ou inspecteur ayant procédé au contrôle.

⁽¹⁾ Ces points font l'objet d'essais et/ou de contrôles spécifiques selon les modalités prévues à l'annexe II de la directive

ANNEXE II

MODALITÉS CONCERNANT LES ESSAIS ET/OU CONTRÔLES CONCERNANT LES DISPOSITIFS DE FREINAGE ET LES ÉMISSIONS D'ÉCHAPPEMENT**1. Conditions spécifiques concernant les dispositifs de freinage**

Il est exigé que chaque partie du système de freinage et son mode d'action soient maintenus en parfait état de marche et soient correctement réglés.

Les freins du véhicule doivent remplir les fonctions de freinage suivantes:

- a) pour les véhicules à moteur et leurs remorques et semi-remorques, un frein de service capable de ralentir le véhicule et de l'arrêter de manière sûre, rapide et efficace, quels que soient son état de chargement et la déclivité de la route sur laquelle il circule;
- b) pour les véhicules à moteur et leurs remorques et semi-remorques, un frein de stationnement capable de maintenir le véhicule à l'arrêt, quels que soient leur état de chargement et la déclivité de la route.

2. Conditions spécifiques concernant les émissions d'échappement**2.1. Véhicules équipés de moteurs à allumage commandé (essence)**

- a) Lorsque les émissions ne sont pas contrôlées par un système de régulation perfectionné tel qu'un catalyseur à trois voies et sonde lambda:
 1. inspection visuelle du système d'échappement afin de vérifier s'il ne présente pas de fuites;
 2. le cas échéant, inspection visuelle du système de régulation des émissions afin de vérifier si le véhicule est doté de l'équipement requis;
 3. après conditionnement raisonnable du moteur (en tenant compte des recommandations du constructeur), mesurage de la concentration des émissions de monoxyde de carbone (CO), le moteur tournant au ralenti (moteur débrayé).

La teneur maximale admissible en CO des gaz d'échappement ne doit pas excéder les valeurs suivantes:

- 4,5 % vol. pour les véhicules immatriculés ou mis en circulation pour la première fois entre la date, fixée par les États membres, à partir de laquelle ces véhicules ont dû satisfaire à la directive 70/220/CEE⁽¹⁾ et le 1^{er} octobre 1986,
- 3,5 % vol. pour les véhicules immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après le 1^{er} octobre 1986.

- b) Lorsque les émissions sont contrôlées par un système de régulation perfectionné tel qu'un catalyseur à trois voies et sonde lambda:
 1. inspection visuelle du système d'échappement afin de vérifier s'il ne présente pas de fuites et si toutes les pièces sont complètes;
 2. inspection visuelle du système de régulation des émissions afin de vérifier si le véhicule est doté de l'équipement requis;
 3. détermination de l'efficacité du système de contrôle des émissions par mesurage de la valeur lambda et de la teneur en CO des gaz d'échappement conformément au point 4;

⁽¹⁾ Directive 70/220/CEE du Conseil du 20 mars 1970 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux mesures à prendre contre la pollution de l'air par les émissions des véhicules à moteur (JO L 76 du 6.4.1970, p. 1). Directive modifiée en dernier lieu par la directive 98/77/CE de la Commission (JO L 286 du 23.10.1998, p. 34).

4. émissions à la sortie du tuyau d'échappement — valeurs limites:

— mesures à effectuer moteur tournant au ralenti:

la teneur maximale admissible en CO des gaz d'échappement ne doit pas excéder 0,5% vol.,

— mesures à effectuer au ralenti accéléré, vitesse du moteur (débrayé) au moins égale à 2 000 min⁻¹:

teneur en CO: au maximum 0,3 % vol.

Lambda: $1 \pm 0,03$ ou selon les spécifications du constructeur.

2.2. Véhicules équipés de moteurs à allumage par compression (Diesel)

Mesure de l'opacité des fumées en accélération libre (moteur débrayé, de la vitesse de ralenti à la vitesse de coupure de l'alimentation). Le niveau de concentration ne doit pas dépasser⁽¹⁾ les valeurs limites suivantes du coefficient d'absorption:

— moteurs Diesel à aspiration naturelle: 2,5 m⁻¹,

— moteurs Diesel turbocompressés: 3,0 m⁻¹

ou bien des valeurs équivalentes si l'on utilise un autre type d'appareil que celui répondant à ces exigences.

Ces dispositions ne sont pas applicables aux véhicules immatriculés ou mis en circulation pour la première fois avant le 1^{er} janvier 1980.

2.3. Appareillage de contrôle

Les émissions de véhicules sont contrôlées à l'aide d'appareils permettant de déterminer de manière précise le respect des valeurs limites prescrites ou mentionnées par le constructeur.

⁽¹⁾ Directive 72/306/CEE du Conseil du 2 août 1972 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux mesures à prendre contre les émissions de polluants provenant des moteurs Diesel destinés à la propulsion des véhicules (JO L 190 du 20.8.1972, p. 1). Directive modifiée en dernier lieu par la directive 97/20/CE de la Commission (JO L 125 du 16.5.1997, p. 2).

EXPOSÉ DES MOTIFS DU CONSEIL

I. INTRODUCTION

1. Le 20 mai 1998, la Commission a présenté au Parlement européen et au Conseil une proposition de directive relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans la Communauté, fondée sur l'article 75 du traité CE [devenu après modification l'article 71, paragraphe 1, points c) et d)]⁽¹⁾.
2. Le Parlement européen a rendu son avis le 9 février 1999⁽²⁾ et l'a confirmé, en tant que première lecture dans le cadre de la procédure de codécision, le 16 septembre 1999⁽³⁾.
3. Le Comité économique et social a rendu son avis le 9 septembre 1998⁽⁴⁾.

Le Comité des régions, suite à la demande de consultation du Conseil du 25 mai 1999, a communiqué par lettre du 22 juillet 1999, sa décision de renoncer à rendre un avis.

4. À la lumière de l'avis du Parlement européen, la Commission a présenté au Conseil le 15 octobre 1999, une proposition modifiée⁽⁵⁾.
5. Le 2 décembre 1999, le Conseil a arrêté sa position commune conformément à l'article 251 du traité CE.

II. OBJECTIF

La proposition de la Commission vise à améliorer le niveau de sécurité et de qualité écologique des véhicules utilitaires lourds destinés au transport de passagers et de marchandises qui circulent dans les États membres ainsi qu'à établir une évaluation uniforme de la qualité de l'entretien de ces véhicules en dissuadant les transporteurs d'acquiescer un avantage concurrentiel en exploitant des véhicules non convenablement entretenus.

La directive 96/96/CE⁽⁶⁾ prévoit que les véhicules utilitaires lourds soient soumis à un contrôle technique annuel obligatoire.

La proposition de directive vise à compléter la réglementation mise en place par la directive 96/96/CE. Elle prévoit que les États membres mettent en place des contrôles techniques routiers non annoncés, afin de vérifier, tout au long de l'année, le niveau d'entretien d'une partie représentative des véhicules utilitaires en circulation. Le champ d'application de la proposition est plus large que celui de la directive 96/96/CE puisqu'il comprend tous les véhicules utilitaires circulant sur le réseau routier d'un État membre, y compris ceux en provenance de pays tiers. La Commission estime que la nécessité d'assurer des niveaux minimaux de sécurité et de protection de l'environnement justifie le fait que les véhicules provenant de pays tiers soient également soumis à ces contrôles.

⁽¹⁾ JO C 190 du 18.6.1998, p. 10.

⁽²⁾ JO C 150 du 28.5.1999, p. 27.

⁽³⁾ Non encore paru au Journal officiel.

⁽⁴⁾ JO C 407 du 28.12.1998, p. 112.

⁽⁵⁾ Non encore parue au Journal officiel.

⁽⁶⁾ Directive 96/96/CE du Conseil du 20 décembre 1996 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives au contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques (JO L 46 du 17.2.1997, p. 1). Directive modifiée en dernier lieu par la directive 1999/52/CE de la Commission (JO L 142 du 5.6.1999, p. 26).

Le système de contrôle technique routier proposé consiste en une inspection des éléments les plus visibles des systèmes et des équipements de sécurité et de protection de l'environnement installés sur les véhicules afin de déceler les carences les plus évidentes.

Ces contrôles peuvent être réalisés sur les routes, dans les ports, sur d'autres lieux de stationnement des véhicules ou dans les dépôts des exploitants.

La proposition de directive s'inscrit dans le cadre du programme européen «auto-oil I», qui a incorporé l'approche prévue à l'article 4 de la directive 94/12/CE⁽¹⁾ et a fourni une évaluation objective de l'ensemble de mesures les plus rentables dans les domaines de la technologie des véhicules, de la qualité des carburants, du contrôle et de l'entretien ainsi que des mesures non techniques, afin de réduire les émissions dues aux transports routiers.

Selon cette approche, la Commission aurait dû procéder à un renforcement des prescriptions prévues par la directive 96/96/CE, mais elle a estimé que, à ce stade, il était plus efficace, du point de vue de la protection de l'environnement, d'instaurer des contrôles techniques routiers pour assurer tout au long de l'année l'application de ladite directive.

III. ANALYSE DE LA POSITION COMMUNE

Le projet de directive ne s'écarte, substantiellement, pas de la proposition de la Commission. Il prévoit toutefois certaines modifications, les principales étant les suivantes:

1. La limitation du champ d'application de la directive aux contrôles effectués sur la voie publique [article 2, point b)], sauf dans le cas d'un contrôle plus élaboré justifié par un risque de sécurité (article 5, paragraphe 2).
2. La suppression, pour la réalisation du contrôle technique routier, de l'approche progressive en trois étapes et son remplacement par une approche plus simple, non nécessairement progressive (article 4).

L'inspecteur réalise le contrôle technique routier en effectuant soit un, soit deux, soit l'ensemble des contrôles suivants:

- a) une inspection visuelle de l'état d'entretien du véhicule utilitaire à l'arrêt;
- b) un contrôle des documents attestant la conformité du véhicule au contrôle technique et, si le conducteur le présente, d'un rapport de contrôle technique routier établi récemment;
- c) une inspection visant à déceler les défauts d'entretien portant sur un, plusieurs ou la totalité des points de contrôle énumérés dans la liste figurant à l'annexe I, point 10. Parmi ces points figurent les dispositifs de freinage et les émissions d'échappement dont les modalités d'inspection sont précisées à l'annexe II.

Il est à signaler que la partie introductive de l'annexe II a été supprimée étant donné que les dispositions spécifiques relatives à une inspection plus approfondie sur la route ne concernent que le freinage et les émissions.

Au cas où l'inspecteur effectuerait l'inspection visée au point c) ci-dessus, il devra prendre en considération les derniers, et donc les plus récents, documents mentionnés au point b). Il pourra également prendre en considération tout autre certificat de sécurité délivré par un organisme agréé, éventuellement présenté par le conducteur.

3. Le type de contrôle applicable au véhicule éventuellement soumis à un examen plus approfondi (article 5, paragraphe 2).

⁽¹⁾ Directive 94/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 mars 1994 relative aux mesures à prendre contre la pollution de l'air par les émissions des véhicules à moteur et modifiant la directive 70/220/CEE (JO L 100 du 19.4.1994, p. 42).

La proposition modifiée de la Commission prévoit que l'inspecteur a la possibilité de soumettre le véhicule utilitaire à un contrôle technique dans un centre de contrôle agréé, conformément à l'article 2 de la directive 96/96/CE, lorsqu'il estime que l'étendue des carences d'entretien du véhicule requiert un examen plus approfondi.

La position commune du Conseil prévoit que l'inspecteur a la possibilité de soumettre le véhicule à un contrôle plus élaboré dans un centre de contrôle situé à proximité, désigné par l'État membre conformément à l'article 2 de la directive 96/96/CE, lorsqu'il estime que l'étendue des défauts d'entretien du véhicule peut poser un risque de sécurité de nature à justifier, en ce qui concerne notamment le freinage, un examen plus approfondi.

4. La possibilité, pour le conducteur, d'être exempté du contrôle technique routier portant sur un des points de contrôle prévus par le projet de directive s'il fournit la preuve qu'un contrôle technique ou un contrôle technique routier a déjà été effectué au cours des trois mois précédents (article 4, paragraphe 3).
5. Le choix de la procédure de comité, à savoir de la procédure de réglementation au lieu de la procédure consultative (article 9)⁽¹⁾.
6. La suppression de l'article 9 de la proposition modifiée de la Commission visant à établir un régime de sanctions.
7. L'instauration d'un modèle commun de rapport de contrôle technique routier, basé sur l'annexe I de la proposition de la Commission (annexe I).

Toutes les modifications de la proposition prévues par la position commune du Conseil ont été acceptées par la Commission.

IV. AMENDEMENTS DU PARLEMENT EUROPÉEN

1. Amendements du Parlement européen repris par la Commission

La Commission a repris onze des dix-sept amendements présentés par le Parlement européen dont dix textuellement (amendements 1, 3, 4, 5, 6, 7, 9, 10, 11 et 17) et un dans son esprit (amendement 15).

2. Amendements du Parlement européen retenus par le Conseil et repris par la Commission

Le Conseil a accepté, textuellement, en partie ou dans leur esprit, neuf des onze amendements repris par la Commission:

- dans le considérant 10 de la position commune, l'amendement 1 (cet amendement est également reflété par l'article 3, paragraphe 2),
- à l'annexe I, l'amendement 3, pour la partie concernant la normalisation des documents relatifs au contrôle technique routier (modèle de rapport normalisé).

Cet amendement vise en effet à ajouter à l'article 3, paragraphe 2, de la proposition [article 4, paragraphe 1, point b), de la position commune] une disposition imposant aux États membres de normaliser les documents attestant la conformité du véhicule à la réglementation technique, en vue d'éviter tout problème linguistique lors des contrôles techniques routiers.

⁽¹⁾ Décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission (JO L 184 du 17.7.1999, p. 23).

Quant à la normalisation du document relatif au contrôle routier, le Conseil a prévu que l'annexe I de la position commune prend la forme d'un modèle commun de rapport de contrôle technique routier: les données demandées figurent donc au même endroit du rapport, quelle que soit la langue utilisée.

En ce qui concerne, par contre, la normalisation des documents attestant que le véhicule utilitaire a passé un contrôle technique obligatoire, le Conseil rappelle que des travaux de normalisation sont en cours dans le cadre ECE/ONU et que la Commission entend présenter une proposition de modification de la directive 96/96/CE qui reprendrait les résultats desdits travaux. Sera ainsi normalisée une grande partie des documents relatifs aux véhicules utilitaires circulant sur le territoire de la Communauté, qu'ils soient immatriculés dans des pays tiers ou dans la Communauté,

- à l'article 1^{er}, paragraphe 3, l'amendement 4,
- à l'article 6, l'amendement 6,
- à l'article 4, paragraphe 3, l'amendement 7,
- à l'article 3, paragraphe 2, l'amendement 9, première partie (brièveté de l'immobilisation du véhicule),
- à l'article 7, paragraphe 1, l'amendement 10,
- à l'article 7, paragraphe 2, l'amendement 11,
- à l'annexe I, point 10 1), l'amendement 15.

Il est signalé que l'amendement 17, visant à reprendre l'amendement 15 à l'annexe II, partie introductive (parmi les vérifications citées à titre exemplaire) est devenu sans objet. En effet, la partie introductive de l'annexe II ne figure pas dans la position commune [voir point III 2 c) ci-dessus].

3. Amendements du Parlement européen non retenus par le Conseil

a) *Non repris par la Commission*

Le Conseil n'a pas retenu les amendements 2, 12 et 13.

- L'amendement 2 vise à ajouter à l'article 3, paragraphe 1, de la proposition modifiée de la Commission (article 4, paragraphe 1, de la position commune) une disposition prévoyant que la durée et le contenu de la formation de l'inspecteur effectuant le contrôle technique routier sont déterminés selon la procédure de comité. Le Conseil a estimé qu'il n'était pas nécessaire d'exiger que l'inspecteur ait une formation spécifique en matière de contrôle technique routier des véhicules et que l'harmonisation du contenu et de la durée de cette formation ne relevaient donc pas de l'objet de la position commune. Par ailleurs, la directive 96/96/CE ne prévoit pas d'harmonisation à cet égard. En outre, la procédure de comité prévue à l'article 9 est employée uniquement pour l'adaptation de l'annexe I ou pour l'adaptation au progrès technique des normes techniques de l'annexe II.
- L'amendement 12 vise à ajouter à l'article 9 de la proposition modifiée, qui impose aux États membres d'établir un régime de sanctions, une disposition afin que les sanctions arrêtées par les États membres ne comportent pas de trop grandes disparités.

Le Conseil n'a pas repris cet article parce qu'il estime qu'il n'est pas nécessaire de prévoir dans la présente directive des dispositions spécifiques relatives aux sanctions applicables en cas de violation de la directive.

- L'amendement 13, première et troisième parties, vise à reporter de six mois les dates de transposition et de mise en application de la directive prévues à l'article 10, paragraphe 1, de la proposition modifiée, étant donné qu'elles sont dépassées.

L'amendement 13, deuxième partie, subordonne l'entrée en vigueur de la directive à l'adoption, par les États membres, après consultation de la Commission, des dispositions requises en ce qui concerne la formation des contrôleurs, la disponibilité des moyens en matériel et en personnel nécessaires pour la réalisation des contrôles et l'uniformisation des sanctions.

En ce qui concerne l'amendement 13, première et troisième parties, le Conseil a estimé préférable de prévoir, à l'article 11, paragraphe 1, de la position commune, une seule date, celle de la mise en application de la directive et de fixer cette date par rapport à celle d'entrée en vigueur de la directive.

En ce qui concerne l'amendement 13, deuxième partie, le Conseil:

- a fait valoir qu'il n'est pas possible de prévoir dans un article que la directive entre en vigueur à une date précise et, dans un autre article, que la directive ne peut entrer en vigueur qu'à compter du moment où les États membres auront pris certaines dispositions.

L'article 11 de la proposition modifiée, qui ne fait pas l'objet d'un amendement, ainsi que l'article 12 de la position commune, fixent en effet une date précise d'entrée en vigueur de la directive, définie par rapport à la date de sa publication au *Journal officiel des Communautés européennes*,

- a estimé qu'il n'était pas acceptable de subordonner l'entrée en vigueur de la directive à une certaine harmonisation de la formation des inspecteurs, des régimes de sanctions et des ressources techniques et humaines nécessaires pour la réalisation des contrôles. Conformément au principe de subsidiarité, les États membres sont libres de prendre ou de ne pas prendre, sous une forme harmonisée ou non, des dispositions dans ces domaines.

Le Conseil n'a pas retenu les amendements 8 et 16.

- La première partie de l'amendement 8 vise à ajouter à l'article 5, paragraphe 2, une disposition permettant à l'inspecteur de décider l'immobilisation du véhicule en vue de son dépannage immédiat en direction d'un centre de contrôle agréé lorsqu'il estime que l'étendue des carences d'entretien du véhicule présente un risque grave pour la circulation.

Le Conseil a estimé que, lorsqu'il devient évident que le véhicule constitue un risque important, la mesure appropriée est la suspension de l'utilisation du véhicule et que le dépannage relève de la responsabilité du propriétaire du véhicule qui doit rester libre de déterminer l'endroit dans lequel le faire réparer.

La deuxième partie de l'amendement 8 vise le cas où l'étendue des carences est jugée suffisamment importante pour rendre nécessaire un examen plus approfondi. Dans ce cas, le véhicule peut être soumis à un contrôle technique dans un centre de contrôle agréé et une copie du certificat établi par le centre technique est adressée au service d'inspection ayant constaté les carences.

Le Conseil estime qu'il est préférable de prévoir que le véhicule ne soit soumis qu'à un contrôle plus élaboré et non à l'ensemble des contrôles requis dans le cadre d'un contrôle technique au sens de la directive 96/96/CE. Le Conseil a, en outre, estimé que ce contrôle plus élaboré devait être effectué dans un centre situé à proximité, de manière à réduire au minimum, conformément à l'article 3, paragraphe 2, les coûts et les retards occasionnés aux conducteurs et aux entreprises.

Quant à la transmission de la copie du certificat au service d'inspection, disposition qui ne figure pas dans la proposition modifiée, le Conseil a estimé qu'il était préférable de laisser les États membres libres de déterminer les modalités d'information du service d'inspection.

- L'amendement 16 vise à reprendre, à l'annexe I, point 16, de la proposition modifiée (annexe I, point 11, de la position commune) les deux cas faisant l'objet de l'amendement 8. L'amendement 16 n'a donc pas non plus été accepté par le Conseil.

Par ailleurs, le Conseil a réduit à un seul le nombre des cas figurant à l'annexe I, point 11. Compte tenu des indications que l'inspecteur est tenu de fournir conformément au point 10 de l'annexe I, le Conseil a en effet estimé qu'il était suffisant de prévoir au point 11, en tant que résultat du contrôle, uniquement la suspension de l'utilisation du véhicule qui présente des défauts graves.

Le Conseil n'a pas retenu l'amendement 14.

Cet amendement vise à ajouter à l'annexe I, point 6, une nouvelle catégorie de véhicules soumis au contrôle technique routier, à savoir les véhicules utilisés pour le transport d'animaux. Le Parlement européen a, en effet, estimé que cette catégorie de véhicules doit faire l'objet d'un contrôle séparé étant donné la nécessité de retenir des caractéristiques additionnelles telles que la température dans le compartiment destiné au transport ou le bon fonctionnement des passerelles de chargement.

Le Conseil a estimé, suivant la proposition modifiée de la Commission, que la directive ne devrait mettre en place des contrôles techniques routiers que pour les catégories de véhicules visées dans la directive 96/96/CE, sans prendre en considération l'utilisation du véhicule. La vérification du respect des réglementations techniques applicables au transport d'animaux ne relève pas de l'objet de la présente directive qui est une directive particulière s'inscrivant dans le cadre de la directive 96/96/CE dont elle reprend, textuellement ou dans leur esprit, les points de contrôle et les modalités pour effectuer les contrôles prévus.

b) *Repris par la Commission*

Le Conseil n'a pas retenu l'amendement 5 visant à préciser à l'article 4, paragraphe 1, de la proposition modifiée (article 3, paragraphe 1, de la position commune) que c'est d'un commun accord, et après consultation de la Commission, que les États membres doivent mettre en place les contrôles techniques routiers non annoncés prévus par la directive. Le Conseil a fait valoir la surcharge bureaucratique qui découlerait de l'acceptation de cet amendement ainsi que les difficultés que poserait, même au niveau national, l'éventuelle planification de ces contrôles.

Le Conseil estime suffisant que, en application de l'article 6, les États membres communiquent à la Commission, et la Commission au Parlement européen, les données relatives aux contrôles effectués et que, en application de l'article 7, les États membres s'accordent mutuellement assistance pour l'application de la directive.

Le Conseil n'a pas retenu la deuxième partie de l'amendement 9 qui prévoit que les délais d'immobilisation du véhicule soient soumis à un contrôle statistique.

Il est rappelé que la première partie de cet amendement est couverte par l'article 3, paragraphe 2, de la position commune (voir point IV 2 ci-dessus).

Le Conseil a estimé que la mise en place d'un tel contrôle statistique représenterait une charge administrative trop lourde.
