

Contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans l'Union
***I

Amendements du Parlement européen, adoptés le 2 juillet 2013, sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans l'Union, et abrogeant la directive 2000/30/CE (COM(2012)0382 – C7-0188/2012 – 2012/0186(COD))¹

(Procédure législative ordinaire: première lecture)

Amendement 1

Proposition de règlement
Considérant 3

Texte proposé par la Commission

(3) Le contrôle technique fait partie d'un dispositif plus large garantissant que les véhicules en exploitation sont maintenus dans un état acceptable au regard de la sécurité et de la protection de l'environnement. Ce dispositif devrait comprendre des contrôles techniques périodiques pour tous les véhicules et des contrôles techniques routiers pour les véhicules destinés à des activités de transport routier commercial; en outre, des dispositions relatives à une procédure d'immatriculation devraient être prévues **pour garantir que les véhicules constituant un danger immédiat du point de vue de la sécurité routière soient écartés de la voie publique.**

Amendement

(3) Le contrôle technique fait partie d'un dispositif plus large garantissant que les véhicules en exploitation sont maintenus dans un état acceptable au regard de la sécurité et de la protection de l'environnement. Ce dispositif devrait comprendre des contrôles techniques périodiques pour tous les véhicules et des contrôles techniques routiers pour les véhicules destinés à des activités de transport routier commercial; en outre, des dispositions relatives à une procédure d'immatriculation devraient être prévues. **Les contrôles techniques devraient être principalement réalisés au moyen de contrôles périodiques. Les contrôles techniques routiers des véhicules utilitaires devraient seulement compléter les contrôles périodiques et devraient cibler les véhicules sur la voie publique qui constituent un danger immédiat du point de vue de la sécurité routière.**

Amendement 2

¹ La question a été renvoyée pour réexamen à la commission compétente conformément à l'article 57, paragraphe 2, deuxième alinéa, du règlement (A7-0207/2013).

Proposition de règlement
Considérant 4

Texte proposé par la Commission

(4) Un certain nombre de normes et d'exigences techniques relatives à la sécurité des véhicules ont été adoptées au niveau de l'Union. Il est toutefois nécessaire de veiller, grâce à un dispositif de contrôles routiers inopinés, à ce que les véhicules qui ont été mis sur le marché restent **conformes aux normes de sécurité** pendant toute leur durée de vie.

Amendement

(4) Un certain nombre de normes et d'exigences techniques relatives à la sécurité des véhicules, **ainsi que de normes dans le domaine de l'environnement**, ont été adoptées au niveau de l'Union. Il est toutefois nécessaire de veiller, grâce à un dispositif de contrôles **techniques** routiers inopinés, à ce que les véhicules qui ont été mis sur le marché restent **techniquement aptes à circuler** pendant toute leur durée de vie.

Amendement 3

Proposition de règlement
Considérant 5 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(5 bis) Comme le montre le rapport de la Commission sur l'application de la directive 2000/30/CE, un grand nombre de véhicules qui sont stoppés pour des contrôles routiers ne présentant aucun défaut, la sélection des véhicules à soumettre à un contrôle routier devrait être fonction du profil de risque des exploitants et cibler les entreprises à risque, afin de soulager les exploitants qui entretiennent leurs véhicules de manière adéquate.

Amendement 4

Proposition de règlement
Considérant 6

Texte proposé par la Commission

(6) Les contrôles routiers devraient être mis en œuvre à l'aide d'un système de

Amendement

(6) Les contrôles **techniques** routiers devraient **donc** être mis en œuvre à l'aide

classification par niveau de risque. *Les États membres peuvent utiliser le système de classification par niveau de risque établi en vertu de l'article 9 de la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements du Conseil (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85 concernant la législation sociale relative aux activités de transport routier et abrogeant la directive 88/599/CE du Conseil.*

d'un système de classification par niveau de risque *fondé sur le nombre et la gravité des défaillances constatées sur les véhicules exploités par les différentes entreprises, telles qu'elles ressortent des certificats de contrôle technique ou rapports de contrôle routier normalisés.*

Amendement 5

Proposition de règlement Considérant 6 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(6 bis) Compte tenu du volume du trafic des véhicules utilitaires entre les États membres, et pour éviter toute discrimination fondée sur le pays d'immatriculation du véhicule, le système de classification par niveau de risque devrait être appliqué dans l'ensemble de l'Union et reposer sur un degré suffisant d'harmonisation des contrôles techniques périodiques et des contrôles routiers entre tous les États membres.

Amendement 6

Proposition de règlement Considérant 6 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(6 ter) Le règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route a créé le registre européen des entreprises de transport routier (ERRU).

Ce registre permet l'interconnexion des registres électroniques nationaux des entreprises de transport dans toute l'Union, conformément aux règles de l'Union relatives à la protection des données à caractère personnel. L'utilisation d'un tel système, géré par l'autorité compétente de chaque État membre, facilite la coopération entre les États membres et réduit les coûts liés aux contrôles tant pour les entreprises que pour les instances administratives.

Amendement 7

Proposition de règlement Considérant 7 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(7 bis) Les véhicules agricoles dont la vitesse maximale par construction est supérieure à 40 km/h sont parfois utilisés pour remplacer les camions dans les activités de transport routier de marchandises à des fins commerciales. Il importe de s'assurer que, lorsque les véhicules agricoles sont utilisés de cette manière, ils sont soumis aux mêmes contrôles que les camions pour ce qui est des contrôles techniques routiers.

Amendement 8

Proposition de règlement Considérant 10

Texte proposé par la Commission

Amendement

(10) Afin d'éviter des formalités et des charges administratives inutiles, et pour améliorer l'efficacité des contrôles, les véhicules exploités par des entreprises ne satisfaisant pas aux normes de sécurité routière et de protection de l'environnement

(10) Afin d'éviter des formalités et des charges administratives inutiles, et pour améliorer l'efficacité des contrôles, **les autorités nationales compétentes devraient avoir la possibilité de décider que** les véhicules exploités par des

devraient être sélectionnés en priorité, tandis que les véhicules correctement entretenus, exploités par des transporteurs responsables et attentifs à la sécurité, *devraient bénéficier* d'un espacement des contrôles.

entreprises ne satisfaisant pas aux normes de sécurité routière et de protection de l'environnement *seront* sélectionnés en priorité, tandis que les véhicules correctement entretenus, exploités par des transporteurs responsables et attentifs à la sécurité *bénéficieront* d'un espacement des contrôles.

Amendement 9

Proposition de règlement Considérant 11

Texte proposé par la Commission

(11) Les contrôles techniques routiers devraient consister en des contrôles initiaux, suivis, si nécessaire, de contrôles plus approfondis. Dans les deux cas, ils devraient porter sur l'ensemble des parties et des systèmes intéressants du véhicule. Afin de parvenir à une harmonisation plus poussée, il convient, pour chacun des points à contrôler, de définir des méthodes de contrôle et de fournir des exemples de défaillances en indiquant comment les apprécier en fonction de leur gravité.

Amendement

(11) Les contrôles techniques routiers devraient consister en des contrôles initiaux, suivis, si nécessaire, de contrôles plus approfondis. Dans les deux cas, ils devraient porter sur l'ensemble des parties et des systèmes intéressants du véhicule, *y compris l'arrimage du chargement*. Afin de parvenir à une harmonisation plus poussée, il convient, pour chacun des points à contrôler, de définir des méthodes de contrôle et de fournir des exemples de défaillances en indiquant comment les apprécier en fonction de leur gravité. ***Il convient d'encourager l'utilisation de normes pour l'arrimage du chargement et l'évaluation y afférente.***

Amendement 10

Proposition de règlement Considérant 11 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(11 bis) Étant donné que le bon fonctionnement des pneumatiques est étroitement lié à leur pression de gonflage, il y a lieu d'envisager l'extension aux véhicules utilitaires de

l'obligation de montage de systèmes de contrôle de la pression des pneumatiques, telle que définie au règlement 64.02 de la CEE-ONU (Commission économique pour l'Europe des Nations unies), et, si cela s'avère opportun, le fonctionnement de ces systèmes devrait être contrôlé lors des contrôles techniques routiers.

Amendement 11

Proposition de règlement Considérant 11 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(11 ter) Les États membres peuvent vérifier l'arrimage du chargement au cours des contrôles techniques routiers conformément aux normes existantes. Le résultat de ces vérifications ne devrait pas être intégré dans le système de classification par niveau de risque tant que les règles relatives à l'arrimage du chargement ne sont pas harmonisées à l'échelle de l'Union. Dans l'attente d'une telle harmonisation, il convient d'encourager, à des fins d'évaluation, l'utilisation des normes européennes et du Code européen de bonnes pratiques concernant l'arrimage des charges sur les véhicules routiers.

Amendement 12

Proposition de règlement Considérant 12

Texte proposé par la Commission

Amendement

(12) Dans plusieurs États membres, les rapports de contrôles techniques routiers sont élaborés par voie électronique. Dans ce cas, *une version imprimée* du rapport *devrait être remise au conducteur*. Toutes

(12) Dans plusieurs États membres, les rapports de contrôles techniques routiers sont élaborés par voie électronique. Dans ce cas, *il importe d'exploiter pleinement les avantages de la communication*

les données et informations recueillies à l'occasion des contrôles routiers devraient être centralisées au niveau national dans une base commune afin que les données puissent être plus facilement traitées et que le transfert d'informations puisse être effectué sans *contraintes administratives supplémentaires*.

électronique et de recourir le moins possible aux versions imprimées du rapport *de contrôle*. Toutes les données et informations recueillies à l'occasion des contrôles routiers devraient être centralisées au niveau national dans une base commune afin que les données puissent être plus facilement traitées et que le transfert d'informations puisse être effectué sans *aucune contrainte administrative supplémentaire*.

Amendement 13

Proposition de règlement Considérant 13

Texte proposé par la Commission

(13) Le recours à des unités de contrôle mobile permet de réduire les délais et les coûts pour les exploitants, puisque des contrôles plus approfondis peuvent être réalisés directement sur le bord de la route. Des centres de contrôle peuvent également être utilisés *dans certaines circonstances* pour effectuer des contrôles plus détaillés.

Amendement

(13) Le recours à des unités de contrôle mobile permet de réduire les délais et les coûts pour les exploitants, puisque des contrôles plus approfondis peuvent être réalisés directement sur le bord de la route. Des centres de contrôle, *lorsqu'ils se situent à proximité*, peuvent également être utilisés pour effectuer des contrôles plus détaillés.

Amendement 14

Proposition de règlement Considérant 13 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(13 bis) Le personnel chargé des contrôles routiers initiaux devrait avoir les compétences nécessaires pour effectuer des contrôles visuels de manière efficace.

Amendement 15

Proposition de règlement Considérant 14 bis (nouveau)

(14 bis) Aucune redevance ne devrait être prélevée sur les entreprises ou les conducteurs pour la réalisation du premier contrôle technique routier. Toutefois, afin d'atténuer les coûts résultant de l'utilisation d'équipements techniques pour un contrôle routier plus détaillé effectué soit par une unité de contrôle mobile soit dans un centre de contrôle situé à proximité, les États membres devraient avoir la possibilité de prélever une redevance si des défaillances majeures ou critiques ont été détectées, indiquant que l'entreprise exploitant le véhicule n'a pas respecté son devoir de conserver le véhicule dans un état apte à circuler. Afin de limiter la charge financière pour les entreprises concernées, le montant de la redevance ne devrait pas excéder le montant applicable à un contrôle technique périodique pour un véhicule de la même catégorie. Tout revenu découlant de l'imposition de telles redevances devrait être affecté au renforcement de la sécurité routière.

Amendement 16

Proposition de règlement Considérant 16

Texte proposé par la Commission

(16) Pour garantir un échange d'informations efficace entre les États membres, un organisme unique au sein de chaque État membre devrait servir de point de contact et assurer la liaison avec les autres autorités compétentes concernées. Cet organisme devrait également élaborer les statistiques nécessaires. En outre, il convient que les États membres mettent en œuvre une stratégie nationale cohérente pour l'application sur leur territoire et puissent désigner un organisme unique chargé de coordonner cette mise en œuvre.

Amendement

(16) Pour garantir un échange d'informations efficace entre les États membres, un organisme unique au sein de chaque État membre devrait servir de point de contact et assurer la liaison avec les autres autorités compétentes concernées. Cet organisme devrait également élaborer les statistiques nécessaires, ***notamment en ce qui concerne les catégories de véhicules utilitaires inspectés au cours de contrôles techniques routiers ainsi que le nombre et le type de défaillances trouvées et leur gravité.*** En outre, il convient que les

Les autorités compétentes dans chaque État membre devraient définir des procédures fixant les délais et la teneur des informations à communiquer.

États membres mettent en œuvre une stratégie nationale cohérente pour l'application sur leur territoire et puissent désigner un organisme unique chargé de coordonner cette mise en œuvre. Les autorités compétentes dans chaque État membre devraient définir des procédures fixant les délais et la teneur des informations à communiquer.

Amendement 17

Proposition de règlement Considérant 17

Texte proposé par la Commission

(17) Pour assurer le suivi du dispositif de contrôle routier mis en place dans l'Union, les États membres devraient communiquer à la Commission, ***selon une fréquence bisannuelle***, les résultats des contrôles routiers effectués. La Commission devrait transmettre les données recueillies au Parlement européen.

Amendement

(17) Pour assurer le suivi du dispositif de contrôle routier mis en place dans l'Union, les États membres devraient communiquer à la Commission, ***avant le 31 mars, une année sur deux***, les résultats des contrôles routiers effectués. La Commission devrait transmettre les données recueillies au Parlement européen.

Amendement 18

Proposition de règlement Considérant 17 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(17 bis) Afin de réduire au minimum les pertes de temps pour les entreprises et les conducteurs, et d'augmenter l'efficacité globale, il convient d'encourager la réalisation de contrôles techniques routiers, parallèlement à des vérifications de la conformité avec la législation sociale dans le secteur du transport routier, en particulier le règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par

route¹, la directive 2006/22/CE et le règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil du 20 décembre 1985 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route².

¹ JO L 102 du 11.4.2006, p. 1.

² JO L 370 du 31.12.1985, p. 8.

Amendement 19

Proposition de règlement Article 1 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

Le présent règlement établit un dispositif de contrôles routiers pour les véhicules utilitaires circulant sur le territoire des États membres.

Amendement

1. Le présent règlement établit un dispositif de contrôles *techniques* routiers pour les véhicules utilitaires circulant sur le territoire des États membres.

Amendement 20

Proposition de règlement Article 1 – paragraphe 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

1 bis. *Il convient que les contrôles techniques routiers soient effectués sans discrimination fondée soit sur la nationalité du conducteur soit sur le pays d'immatriculation ou de mise en circulation du véhicule utilitaire concerné.*

Amendement 75

Proposition de règlement Article 2 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

1. Le présent règlement s'applique aux véhicules utilitaires ayant une vitesse par construction supérieure à 25 km/h et relevant des catégories suivantes, telles que définies par la directive 2007/46/CE **du Parlement européen et du Conseil**:

– véhicules à moteur utilisés pour le transport de passagers et comportant, outre le siège du conducteur, plus de huit places assises – catégories M2 et M3;

– véhicules à moteur **ayant au moins quatre roues, normalement** utilisés pour le transport de marchandises **par route** et ayant une masse maximale admissible n'excédant pas 3,5 tonnes – catégorie N1;

– véhicules à moteur utilisés pour le transport de marchandises ayant une masse maximale admissible supérieure à 3,5 tonnes – catégories N2 et N3;

– **remorques et semi-remorques ayant une masse maximale admissible n'excédant pas 3,5 tonnes – catégories O1 et O2;**

– **remorques et semi-remorques ayant une masse maximale admissible supérieure à 3,5 tonnes – catégories O3 et O4.**

Amendement 28

Proposition de règlement

Article 3 – paragraphe 1 – point 6

Texte proposé par la Commission

(6) «véhicule utilitaire», un véhicule à moteur et sa remorque destinés au transport de marchandises ou de voyageurs **à des**

Amendement

1. Le présent règlement s'applique aux véhicules utilitaires ayant une vitesse par construction supérieure à 25 km/h et relevant des catégories suivantes, telles que définies par la directive 2007/46/CE **et la directive 2003/37/CE**:

– véhicules à moteur **et toute remorque attelée**, utilisés pour le transport de passagers et comportant, outre le siège du conducteur, plus de huit places assises – catégories M2 et M3;

– véhicules à moteur **et toute remorque attelée**, utilisés pour le transport de marchandises et ayant une masse maximale admissible supérieure à 3,5 tonnes – catégorie N1;

– véhicules à moteur **et toute remorque attelée**, utilisés pour le transport de marchandises ayant une masse maximale admissible supérieure à 3,5 tonnes – catégories N2 et N3;

– **tracteurs à roues de la catégorie T5, dont l'utilisation a principalement lieu sur la voie publique à des fins de transport routier de marchandises, ayant une vitesse maximale par construction supérieure à 40 km/h.**

Amendement

(6) «véhicule utilitaire», un véhicule à moteur et sa remorque destinés au transport de marchandises ou de voyageurs **pour le**

fins professionnelles;

transport de marchandises par route à titre onéreux au moyen de véhicules;

Amendement 29

Proposition de règlement

Article 3 – paragraphe 1 – point 9

Texte proposé par la Commission

(9) «contrôle routier», le contrôle technique inopiné d'un véhicule utilitaire **circulant** sur la voie publique sur le territoire d'un État membre, réalisé par les autorités ou sous leur surveillance directe;

Amendement

(9) «contrôle **technique** routier», le contrôle technique inopiné d'un véhicule utilitaire **et de l'arrimage de son chargement, lorsque ledit véhicule circule** sur la voie publique sur le territoire d'un État membre, réalisé par les autorités ou sous leur surveillance directe;

Amendement 30

Proposition de règlement

Article 3 – paragraphe 1 – point 10

Texte proposé par la Commission

(10) «contrôle technique», **la vérification que les pièces et composants d'un** véhicule **se conforment** aux paramètres de sécurité et de protection de l'environnement **qui le caractérisaient** à la date de sa réception, de sa première immatriculation ou de sa mise en circulation, ou au moment de son adaptation;

Amendement

(10) «contrôle technique», **le contrôle visant à vérifier qu'un** véhicule **peut être utilisé sur la voie publique en toute sécurité et qu'il est conforme** aux paramètres de sécurité et de protection de l'environnement **exigés** à la date de sa réception, de sa première immatriculation ou de sa mise en circulation, ou au moment de son adaptation;

Amendement 31

Proposition de règlement

Article 3 – paragraphe 1 – point 11

Texte proposé par la Commission

(11) «autorité compétente», l'autorité ou l'organisme public **responsable** de la gestion du système **national** de contrôle routier;

Amendement

(11) «autorité compétente», l'autorité ou l'organisme public **auquel l'État membre confie la responsabilité** de la gestion du système de contrôle routier, **et, le cas**

échéant, de la réalisation des contrôles techniques routiers;

Amendement 32

Proposition de règlement

Article 3 – paragraphe 1 – point 12 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(12 bis) «entreprise», toute personne physique ou morale, toute association ou tout groupe de personnes sans personnalité juridique, à but lucratif ou non, ou tout organisme public doté de la personnalité juridique ou dépendant d'une autorité dotée de la personnalité juridique qui effectue des transports par route, pour compte d'autrui ou pour compte propre;

Amendement 33

Proposition de règlement

Article 3 – paragraphe 1 – point 14 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(14 bis) «contrôle de sécurité», un contrôle visuel, un essai d'efficacité et une vérification du fonctionnement du châssis et du cadre, du dispositif d'attelage, de la direction, des pneumatiques, des roues et du dispositif de freinage du véhicule utilitaire;

Amendement 34

Proposition de règlement

Article 3 – paragraphe 1 – point 14 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(14 ter) «centre de contrôle», tout organisme ou établissement public ou privé autorisé par un État membre à

effectuer des contrôles techniques;

Amendement 35

Proposition de règlement

Article 3 – paragraphe 1 – point 14 quater (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(14 quater) «exploitant», personne physique ou morale qui exploite le véhicule en étant le propriétaire, ou qui est autorisée à exploiter le véhicule par son propriétaire.

Amendement 37

Proposition de règlement

Article 5

Texte proposé par la Commission

Amendement

Chaque État membre procède, chaque année civile, à un nombre **total** de contrôles initiaux **correspondant** au moins à 5 % du nombre total des véhicules visés à **l'article 3**, paragraphe 1, qui sont immatriculés sur son territoire.

Chaque État membre procède, chaque année civile, à un nombre **approprié** de contrôles initiaux.

Le nombre total de contrôles initiaux correspond au moins à 5 % du nombre total des véhicules ***utilitaires énumérés ci-après***, visés à ***l'article 2***, paragraphe 1, qui sont immatriculés sur son territoire:

– véhicules à moteur utilisés pour le transport de passagers et comportant, outre le siège du conducteur, plus de huit places assises – catégories M2 et M3;

– véhicules à moteur utilisés pour le transport de marchandises ayant une masse maximale admissible supérieure à 3,5 tonnes – catégories N2 et N3;

– remorques et semi-remorques ayant une masse maximale admissible supérieure à 3,5 tonnes – catégories O3 et O4.

Au moins 5 % des véhicules utilitaires qui ne sont pas immatriculés sur son territoire, mais qui y sont exploités, font, proportionnellement, l'objet de contrôles.

Amendement 76

Proposition de règlement Article 6

Texte proposé par la Commission

1. *Il* est mis en place, **au niveau national**, un système de contrôle routier utilisant une classification par niveau de risque fondée sur le nombre et la gravité des défaillances constatées sur les véhicules ***exploités par des entreprises données***. Le système de classification par niveau de risque est administré par l'autorité compétente de l'**État** membre.

2. *Un* profil de risque est attribué à chaque entreprise recensée par le système de ***contrôle routier utilisant une*** classification par niveau de risque, sur la base des critères ***définis*** à l'annexe I.

Amendement

1. ***Afin d'améliorer l'efficacité des contrôles techniques routiers***, *il* est mis en place, **à l'échelle de l'Union**, un système de contrôle routier utilisant une classification par niveau de risque fondée sur le nombre et la gravité des défaillances constatées sur les véhicules ***utilitaires au cours des contrôles techniques périodiques et des contrôles techniques routiers***. Le système de classification par niveau de risque est ***fondé sur les différents registres électroniques nationaux interconnectés dans toute l'Union et*** administré par l'autorité compétente de ***chaque État*** membre.

Trois ans après l'entrée en vigueur du règlement (UE) n° XX/XX/XX du Parlement européen et du Conseil relatif au contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques, et abrogeant la directive 2009/40/CE, les certificats de contrôle technique et les rapports de contrôle routier sont établis conformément à un formulaire type européen.

2. ***Après la date visée au paragraphe 1***, un profil de risque est attribué à chaque entreprise recensée par le système de classification par niveau de risque, sur la base des critères ***ci-après, conformément*** à l'annexe I:

- nombre de défaillances;***
- gravité des défaillances;***

Les entreprises sont classées selon les profils de risque suivants:

- entreprise présentant un risque élevé,
- entreprise présentant un risque moyen,
- entreprise présentant un risque faible.

3. Aux fins de la mise en œuvre du système de contrôle routier utilisant une classification par niveau de risque, les États membres *peuvent utiliser* le système de classification par niveau de risque établi **conformément à l'article 9 de la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil.**

- *nombre de contrôles ou d'essais;*
- *facteur temps.*

Les entreprises sont classées selon les profils de risque suivants:

- entreprise présentant un risque élevé,
- entreprise présentant un risque moyen,
- entreprise présentant un risque faible.

Pour permettre aux entreprises d'améliorer leur profil de risque, les informations sur la conformité de ces dernières aux exigences liées au contrôle technique, qui résultent des contrôles de sécurité réguliers et volontaires du véhicule effectués par les entreprises avec les fréquences visées ci-après, sont prises en compte aux fins de l'établissement de la classification par niveau de risque d'une entreprise:

– véhicules de catégorie N2 ayant une masse maximale autorisée supérieure à 7,5 tonnes: une première fois à compter du 42^e mois suivant la première immatriculation, puis tous les six mois après le dernier contrôle technique;

– véhicules de la catégorie N3: une première fois à compter du 30^e mois suivant la première immatriculation, puis tous les six mois après le dernier contrôle technique;

– véhicules de la catégorie O4: une première fois à compter du 30^e mois suivant la première immatriculation, puis tous les six mois après le dernier contrôle technique.

3. Aux fins de la mise en œuvre du système de contrôle routier utilisant une classification par niveau de risque, les États membres *utilisent* le système de classification par niveau de risque établi **par le règlement (CE) n° 1071/2009.**

Le système de classification par niveau de risque comprend les informations relatives au contrôle technique des

véhicules visés à l'article 2, quatre ans après l'entrée en vigueur du présent règlement.

Amendement 39

Proposition de règlement Article 7 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

1. Le conducteur d'un véhicule immatriculé dans un État membre conserve à bord du véhicule le certificat délivré à l'issue du dernier contrôle technique et le rapport fourni lors du dernier contrôle routier, lorsqu'ils sont en sa possession.

Amendement

1. Le conducteur d'un véhicule immatriculé dans un État membre conserve à bord du véhicule le certificat délivré à l'issue du dernier contrôle technique et le rapport fourni lors du dernier contrôle routier, lorsqu'ils sont en sa possession. ***Si le certificat et le rapport sont disponibles sous une forme électronique dans l'État membre d'immatriculation du véhicule, les autorités ne peuvent exiger que des copies sur papier soient conservées à bord.***

Amendement 40

Proposition de règlement Article 7 – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission

3. ***Chaque entreprise veille*** à ce que les véhicules ***qu'elle exploite*** soient, à tout moment, techniquement aptes à circuler.

Amendement

3. ***Les entreprises qui exploitent des véhicules relevant du champ d'application du présent règlement veillent*** à ce que les véhicules ***qu'elles exploitent*** soient, à tout moment, techniquement aptes à circuler ***et à ce que l'original ou une copie certifiée conforme du certificat de contrôle technique ainsi qu'une preuve de la réussite du contrôle délivrée conformément à l'article 10 du règlement XX [relatif au contrôle technique périodique] à la suite du dernier contrôle technique soient conservés à bord.***

Amendement 41

Proposition de règlement
Article 7 – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission

3. Chaque entreprise veille à ce que les véhicules qu'elle exploite soient, à tout moment, techniquement aptes à circuler.

Amendement

(Ne concerne pas la version française.)

Amendement 42

Proposition de règlement
Article 9

Texte proposé par la Commission

Lors de l'identification des véhicules qui seront soumis à un contrôle routier, les inspecteurs **sélectionnent** en priorité les véhicules exploités par des entreprises présentant un risque élevé, comme indiqué à l'article 6, paragraphe 2. D'autres véhicules peuvent être sélectionnés en vue d'un contrôle lorsqu'ils sont suspectés de présenter un risque pour la sécurité routière.

Amendement

Si l'État membre le décide, lors de l'identification des véhicules qui seront soumis à un contrôle routier, les inspecteurs **peuvent sélectionner** en priorité les véhicules exploités par des entreprises présentant un risque élevé, comme indiqué à l'article 6, paragraphe 2. D'autres véhicules peuvent être sélectionnés en vue d'un contrôle lorsqu'ils sont suspectés de présenter un risque pour la sécurité routière.

Amendement 43

Proposition de règlement
Article 10 – paragraphe 1 – alinéa 2

Texte proposé par la Commission

Lors de chaque contrôle routier initial, l'inspecteur:

a) vérifie le certificat **de** contrôle technique et le rapport de contrôle routier, conservés à bord, **le cas échéant**, conformément à l'article 7, paragraphe 1;

Amendement

Lors de chaque contrôle routier initial, l'inspecteur:

a) vérifie le certificat **correspondant au dernier** contrôle technique, **la preuve de la réussite du contrôle délivrée conformément à l'article 10 du règlement XX [relatif au contrôle technique périodique] et, le cas échéant, le dernier** rapport de contrôle routier, conservés à bord, conformément à l'article 7,

b) procède à une évaluation visuelle de l'état du véhicule <i>et de son chargement</i> .	paragraphe 1; b) procède à une évaluation visuelle de l'état <i>technique</i> du véhicule.
--	---

Amendement 44

Proposition de règlement

Article 10 – paragraphe 1 – alinéa 2 – point b bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

b bis) peut procéder à un contrôle de conformité vis-à-vis de toute autre exigence réglementaire ayant trait à l'exploitation d'un véhicule utilitaire à l'intérieur de l'Union;

Amendement 45

Proposition de règlement

Article 10 – paragraphe 2 – alinéa 2 – tiret 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

– châssis et cadre,

Amendement 46

Proposition de règlement

Article 10 – paragraphe 2 – alinéa 2 – tiret 3

Texte proposé par la Commission

Amendement

– essieux, roues, pneumatiques et suspension,

– roues et pneumatiques,

Amendement 47

Proposition de règlement

Article 10 – paragraphe 2 – alinéa 2 – tiret 3 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

– dispositif d'attelage,

Amendement 48

Proposition de règlement

Article 10 – paragraphe 2 – alinéa 2 – tiret 4

Texte proposé par la Commission

Amendement

– nuisances.

– nuisances: ***bruits et émissions d'échappement.***

Amendement 49

Proposition de règlement

Article 10 – paragraphe 2 – alinéa 3

Texte proposé par la Commission

Amendement

Le contrôle de chacun de ces aspects porte sur ***un, sur plusieurs ou*** sur l'ensemble des points ***correspondants*** énumérés à l'annexe II.

Le contrôle de chacun de ces aspects porte sur l'ensemble des points énumérés à l'annexe II ***qui sont considérés comme nécessaires et pertinents en la matière.***

Amendement 50

Proposition de règlement

Article 10 – paragraphe 2 – alinéa 4

Texte proposé par la Commission

Amendement

En outre, l'inspecteur peut vérifier d'autres aspects figurant dans la liste de l'annexe II, point 1, et portant sur ***un, sur plusieurs ou sur*** l'ensemble des points énumérés dans cette annexe.

En outre, ***et chaque fois que nécessaire en raison de risques potentiels pour la sécurité,*** l'inspecteur peut vérifier d'autres aspects figurant dans la liste de l'annexe II, point 1, et portant sur l'ensemble des points énumérés dans cette annexe ***qui sont considérés comme nécessaires et pertinents en la matière.***

Amendement 77

Proposition de règlement

Article 10 – paragraphe 2 – alinéa 5

Texte proposé par la Commission

Lorsqu'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 **du** mois qui **précède**, l'inspecteur ne vérifie pas ce point, sauf **lorsque cela** est justifié en raison d'une défaillance manifeste.

Amendement

Lorsqu'il ressort du certificat de contrôle technique **correspondant au dernier contrôle technique effectué ou au contrôle de sécurité volontaire du véhicule**, 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** mois qui **précèdent**, l'inspecteur ne vérifie pas ce point, sauf **lorsqu'un tel contrôle** est justifié en raison d'une défaillance manifeste.

Amendement 52

Proposition de règlement

Article 11 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

2. Lorsque les contrôles doivent être effectués dans un centre d'essai, **le lieu du contrôle routier initial ne doit pas être fixé à plus de 10 km de ce centre.**

Amendement

2. Lorsque les contrôles doivent être effectués dans un centre d'essai, **ceux-ci doivent être réalisés dans les meilleurs délais et dans le centre le plus proche.**

Amendement 53

Proposition de règlement

Article 11 – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission

3. Les unités de contrôle mobiles comportent les équipements adaptés à la réalisation de contrôles routiers, y compris, au minimum, les équipements nécessaires à l'évaluation de l'état des freins, de la direction, de la suspension et des émissions du véhicule.

Amendement

3. Les unités de contrôle mobiles comportent les équipements adaptés à la réalisation de contrôles routiers, y compris, au minimum, les équipements nécessaires à l'évaluation de l'état des freins, de la direction, de la suspension et des émissions, **et au pesage** du véhicule.

Amendement 54

Proposition de règlement

Article 12 – paragraphe 2 – tiret 3

Texte proposé par la Commission

– défaillances critiques constituant un danger direct et immédiat pour la sécurité routière et ***interdisant, en toutes circonstances, l'exploitation*** du véhicule sur la voie publique.

Amendement

– défaillances critiques constituant un danger direct et immédiat pour la sécurité routière et ***justifiant l'interdiction, par l'État membre concerné ou par ses autorités compétentes, de l'utilisation*** du véhicule sur la voie publique.

Amendement 55

Proposition de règlement

Article 13

Texte proposé par la Commission

Article 13

Règles spécifiques concernant le contrôle de l'arrimage du chargement

L'inspecteur peut soumettre un véhicule à un contrôle de l'arrimage de son chargement conformément à ***l'annexe IV***. ***Les procédures de suivi visées à l'article 14 s'appliquent également en cas de défaillances majeures ou critiques concernant l'arrimage du chargement.***

Amendement

Article 13

Contrôle de l'arrimage du chargement

Les inspecteurs peuvent soumettre un véhicule à un contrôle de l'arrimage de son chargement conformément ***aux normes existantes***. ***Le résultat de ce contrôle n'est pas intégré dans le système de classification par niveau de risque tant que les règles relatives à l'arrimage du chargement ne sont pas harmonisées à l'échelle de l'Union.***

Au plus tard le ... [alignement sur la date prévue à l'article 18 bis de la proposition de règlement relatif au contrôle technique périodique], la Commission soumet au Parlement européen et au Conseil un rapport sur le degré d'harmonisation en matière d'arrimage du chargement dans le transport routier, les contrôles correspondants sur route et le résultat d'une analyse des méthodes visant à assurer que les entreprises exploitant le véhicule, les expéditeurs, les commissionnaires de transport, les chargeurs et autres opérateurs pertinents impliqués dans la manipulation du

chargement répondent effectivement aux exigences liées à l'arrimage du chargement.

Le rapport est, au besoin, accompagné de propositions législatives.

Amendement 56

Proposition de règlement Article 14 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

1. Toute défaillance majeure détectée lors d'un contrôle initial ou plus approfondi doit être corrigée sans retard et à *proximité* du lieu *de* contrôle.

Amendement

1. Toute défaillance majeure détectée lors d'un contrôle initial ou plus approfondi doit être corrigée sans retard et *dans un lieu, techniquement équipé à cette fin, situé au plus près* du lieu *du* contrôle *initial ou approfondi*.

Amendement 57

Proposition de règlement Article 14 – paragraphe 3 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission

3. L'inspecteur n'autorise pas l'exploitation d'un véhicule présentant des défaillances critiques tant que ces défaillances n'ont pas été corrigées sur le lieu *du* contrôle.

L'inspecteur peut autoriser qu'un tel véhicule puisse être conduit jusqu'à l'atelier de réparation le plus proche où ces défaillances critiques pourront être corrigées, à condition que le véhicule soit suffisamment remis en état pour parvenir jusqu'à l'atelier de réparation et qu'il ne constitue pas un danger immédiat pour la sécurité *de ses* occupants ou d'autres usagers de la route.

Amendement

3. L'inspecteur n'autorise pas l'exploitation d'un véhicule présentant des défaillances critiques tant que ces défaillances n'ont pas été corrigées sur le lieu *où le* contrôle *a été effectué ou dans l'un des ateliers de réparation les plus proches. Si des défaillances sont constatées en ce qui concerne les aspects visés à l'article 10, paragraphe 2, l'inspecteur autorise que le* véhicule puisse être conduit jusqu'à l'atelier de réparation le plus proche où ces défaillances critiques pourront être corrigées, à condition que le véhicule soit suffisamment remis en état pour parvenir jusqu'à l'atelier de réparation et qu'il ne constitue pas un danger immédiat pour la sécurité *des* occupants *du véhicule* ou d'autres usagers de la route.

Amendement 58

Proposition de règlement Article 14 – paragraphe 3 – alinéa 2

Texte proposé par la Commission

L'inspecteur peut autoriser le véhicule présentant des défaillances critiques à être directement transporté à l'endroit le plus proche où il pourra être réparé ou immobilisé.

Amendement

L'inspecteur peut autoriser le véhicule présentant des défaillances critiques à être directement transporté à l'endroit le plus proche **possible** où il pourra être réparé ou immobilisé.

Amendement 59

Proposition de règlement Article 16 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

2. L'inspecteur communique dans un délai raisonnable à l'autorité compétente les résultats des contrôles routiers plus approfondis. L'autorité compétente **conserve** ces informations pour une durée de 36 mois à compter de la date de leur réception.

Amendement

2. L'inspecteur communique **par voie électronique** dans un délai raisonnable à l'autorité compétente les résultats des contrôles routiers plus approfondis. L'autorité compétente **intègre** ces informations **dans le registre national visé dans le règlement (CE) n° 1071/2009 et les conserve** pour une durée de 36 mois à compter de la date de leur réception.

Amendement 60

Proposition de règlement Article 16 – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission

3. Les résultats des contrôles routiers sont transmis à l'autorité d'immatriculation du véhicule.

Amendement

3. Les résultats des contrôles routiers sont transmis **par voie électronique** à l'autorité d'immatriculation du véhicule, **à son propriétaire et, dans le cas de véhicules immatriculés dans un autre État membre, grâce à l'utilisation du registre européen des entreprises de transport routier**

(ERRU), conformément au règlement (CE) n° 1071/2009.

Amendement 61

Proposition de règlement Article 18 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

1. Lorsque des défaillances majeures ou critiques, en particulier si elles entraînent une interdiction d'exploiter le véhicule, sont constatées sur un véhicule qui n'est pas immatriculé dans l'État membre de contrôle, le point de contact informe l'autorité compétente de l'État membre d'immatriculation du véhicule des résultats de ce contrôle.

Il lui transmet notamment les éléments du rapport de contrôle routier énumérés à l'annexe VI.

La Commission adopte des règles détaillées concernant les procédures de notification des véhicules présentant des défaillances graves ou critiques à l'autorité compétente de l'État membre d'immatriculation, conformément à la procédure d'examen visée à l'article 23, paragraphe 2.

Amendement

1. Lorsque des défaillances majeures ou critiques, en particulier si elles entraînent une interdiction d'exploiter le véhicule, sont constatées sur un véhicule qui n'est pas immatriculé dans l'État membre de contrôle, le point de contact informe l'autorité compétente de l'État membre d'immatriculation du véhicule des résultats de ce contrôle.

L'État membre d'immatriculation tient compte de ces informations lorsqu'il classe des entreprises en vertu de l'article 6, paragraphe 2.

Lesdites informations contiennent les éléments du rapport de contrôle routier énumérés à l'annexe VI; *elles sont présentées dans un format normalisé et communiquées via le registre électronique national visé à l'article 16 du règlement (CE) n° 1071/2009.*

La Commission adopte des règles détaillées concernant les procédures de notification des véhicules présentant des défaillances graves ou critiques à l'autorité compétente de l'État membre d'immatriculation, conformément à la procédure d'examen visée à l'article 23, paragraphe 2.

Amendement 62

Proposition de règlement Article 18 – paragraphe 2 – alinéa 2

Texte proposé par la Commission

L'autorité compétente de l'État membre d'immatriculation du véhicule informe l'État membre où le contrôle a été réalisé des mesures prises.

Amendement

L'autorité compétente de l'État membre d'immatriculation du véhicule informe ***l'autorité compétente de*** l'État membre où le contrôle a été réalisé des mesures prises ***et incorpore les informations dans l'ERRU.***

Amendement 63

Proposition de règlement

Article 18 – paragraphe 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

2 bis. Lorsque des défaillances majeures ou critiques sont constatées, le nom de l'exploitant est communiqué au point de contact conformément à l'article 16.

Amendement 64

Proposition de règlement

Article 18 – paragraphe 2 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

2 ter. L'État membre d'immatriculation fournit des informations à l'autorité chargée de procéder à un contrôle technique routier en ce qui concerne le profil de risque de l'entreprise dont le véhicule est inspecté. Ces informations sont fournies par voie électronique dans un délai raisonnable. La Commission adopte des actes d'exécution concernant des règles détaillées sur les procédures de délivrance de ces informations à l'autorité en question.

Ces actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 23, paragraphe 2.

Amendement 65

Proposition de règlement

Article 20 – paragraphe 2 – alinéa 2

Texte proposé par la Commission

La Commission transmet les données ainsi recueillies **au Parlement européen**.

Amendement

La Commission transmet **au Parlement européen un rapport synthétisant** les données ainsi recueillies.

Amendement 66

Proposition de règlement

Article 22 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

2. La délégation de pouvoirs prévue à l'article 21 est accordée pour une durée **indéterminée** [à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement].

Amendement

2. La délégation de pouvoirs prévue à l'article 21 est accordée **à la Commission** pour une durée **de cinq ans** [à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement]. **La Commission élabore un rapport relatif à la délégation de pouvoirs au plus tard neuf mois avant la fin de la période de cinq ans. La délégation de pouvoirs est tacitement prorogée pour des périodes de durée identique, à moins que le Parlement européen ou le Conseil ne s'y oppose au plus tard trois mois avant la fin de chaque période.**

Amendement 67

Proposition de règlement

Article 24 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

2. Les règles fixées conformément au paragraphe 1 comprennent des sanctions frappant un conducteur ou un exploitant qui refuse de coopérer avec l'inspecteur **et de corriger les défaillances détectées lors**

Amendement

2. Les règles fixées conformément au paragraphe 1 comprennent des sanctions frappant un conducteur ou un exploitant qui refuse de coopérer avec l'inspecteur **ou qui se livre à l'exploitation irrégulière d'un véhicule, résultant du non-respect de**

d'un contrôle.

l'article 14.

Amendement 68

Proposition de règlement

Annexe II – partie 2 – point 5.2.2 – point d bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

5.2.2. Roues Contrôle visuel des deux côtés de
chaque roue

Amendement du Parlement

5.2.2. Roues Contrôle visuel des deux côtés de
chaque roue

***d bis) Roue non
compatible avec le
moyeu.***

Amendement 69

Proposition de règlement

Annexe II – partie 2 – point 5.2.3 – colonne 2 Method

Texte proposé par la Commission

5.2.3
Pneumatiques Contrôle visuel de tout le pneumatique
en faisant alternativement avancer et
reculer le véhicule

Amendement du Parlement

5.2.3
Pneumatiques Contrôle visuel de tout le pneumatique
en faisant alternativement avancer et
reculer le véhicule

***Utilisation d'un manomètre pour
mesurer la pression des pneumatiques
et la comparer aux valeurs indiquées
par le constructeur***

Amendement 70

Proposition de règlement

Annexe III – partie 1 – titre: Défaillances critiques – alinéa 1

Texte proposé par la Commission

Amendement

Défaillances constituant un danger direct et immédiat pour la sécurité routière. **Le** véhicule **est interdit de circulation**; dans certains cas néanmoins, et sous certaines conditions, il peut être autorisé à rouler pour rejoindre directement un lieu donné afin, par exemple, d'y être réparé sans délai ou immobilisé.

Défaillances constituant un danger direct et immédiat pour la sécurité routière **et justifiant l'interdiction, par l'État membre concerné ou par ses autorités compétentes, de l'utilisation du** véhicule **sur la voie publique**; dans certains cas néanmoins, et sous certaines conditions, il peut être autorisé à rouler pour rejoindre directement un lieu donné afin, par exemple, d'y être réparé sans délai ou immobilisé.

Amendement 71

Proposition de règlement

Annexe III – partie 2 – point 5.2.3 – point e

Texte proposé par la Commission

5.2.3. Pneumatiques	e) La profondeur des sculptures n'est pas conforme aux exigences⁽¹⁾ . Moins de 80 % de la profondeur des sculptures exigée .	X	X
------------------------	---	---	---

Amendement du Parlement

5.2.3. Pneumatiques	e) La profondeur des sculptures est au niveau minimum légal . La profondeur des sculptures est inférieure au niveau minimum légal .	X	X
------------------------	---	---	---

Amendement 72

Proposition de règlement

Annexe III – partie 2 – point 5.2.3 – point g bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

5.2.3.
Pneumatiques

Amendement du Parlement

5.2.3. Pneumatiques	<i>g bis) Pression d'utilisation diminuée de 20 % dans l'un des pneumatiques du véhicule.</i>	X	X
------------------------	--	---	---

Amendement 73

**Proposition de règlement
Annexe IV**

Texte proposé par la Commission

Amendement

[...]

supprimé