

E 7550

ASSEMBLÉE NATIONALE

QUATORZIÈME LÉGISLATURE

SÉNAT

SESSION EXTRAORDINAIRE DE 2011-2012

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale
Le 2 août 2012

Enregistré à la Présidence du Sénat
Le 2 août 2012

**TEXTE SOUMIS EN APPLICATION DE
L'ARTICLE 88-4 DE LA CONSTITUTION**

PAR LE GOUVERNEMENT,

À L'ASSEMBLÉE NATIONALE ET AU SÉNAT

Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil portant modification de la directive 1999/37/CE du Conseil relative aux documents d'immatriculation des véhicules

COM(2012) 381 final



**CONSEIL DE
L'UNION EUROPÉENNE**

**Bruxelles, le 23 juillet 2012 (26.07)
(OR. en)**

12803/12

**Dossier interinstitutionnel:
2012/0185 (COD)**

**TRANS 250
CODEC 1960**

PROPOSITION

Origine:	Commission européenne
En date du:	13 juillet 2012
N° doc. Cion:	COM(2012) 381 final
Objet:	Proposition de DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL portant modification de la directive 1999/37/CE du Conseil relative aux documents d'immatriculation des véhicules.

Les délégations trouveront ci-joint la proposition de la Commission transmise par lettre de Monsieur Jordi AYET PUIGARNAU, Directeur, à Monsieur Uwe CORSEPIUS, Secrétaire général du Conseil de l'Union européenne.

p.j.: COM(2012) 381 final



COMMISSION EUROPÉENNE

Bruxelles, le 13.7.2012
COM(2012) 381 final

2012/0185 (COD)

Paquet «contrôle technique»

Proposition de

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

**portant modification de la directive 1999/37/CE du Conseil relative aux documents
d'immatriculation des véhicules.**

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

- Motivation et objectifs de la proposition

L'objectif du paquet de mesures relatives au contrôle technique est de promouvoir et de faire respecter les règles concernant le contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques aux fins de renforcer la sécurité routière et la protection de l'environnement.

La proposition doit permettre d'atteindre l'objectif qui consiste à diviser par deux le nombre de tués sur les routes d'ici à 2020, comme prévu dans les orientations politiques pour la sécurité routière de 2011 à 2020¹. Elle contribuera également à la réduction des émissions attribuées, dans le secteur du transport routier, au mauvais entretien des véhicules.

La proposition a donc pour but d'améliorer l'application des régimes de contrôle technique et de contrôles routiers, notamment dans le cas où l'état technique d'un véhicule représente un danger direct et immédiat pour la sécurité routière, en introduisant des mesures telles que la suspension temporaire ou l'annulation définitive de l'immatriculation du véhicule.

- Contexte général

Pour qu'un véhicule puisse être mis sur le marché, il doit satisfaire à l'ensemble des exigences liées à la réception par type ou à la réception individuelle et garantissant qu'il répond à un niveau optimal de sécurité et de protection de l'environnement. Chaque État membre est tenu de procéder à la première immatriculation de tout véhicule ayant franchi l'étape de la réception par type européenne, sur la base d'un certificat de conformité délivré par le constructeur automobile. Par cette immatriculation, le véhicule est officiellement autorisé à circuler sur la voie publique et les différentes exigences liées aux véhicules prennent effet.

Après cette réception, les véhicules en circulation doivent subir régulièrement des contrôles techniques périodiques. Le but de ces contrôles est de s'assurer que les véhicules sont toujours en état de circuler, qu'ils restent sûrs et qu'ils ne représentent aucun danger pour le conducteur et les autres usagers de la route. Pour ce faire, on vérifie la conformité des automobiles à certaines exigences, notamment en matière de sécurité et de protection de l'environnement, ainsi qu'aux obligations d'adaptation. Du fait de leur utilisation régulière et intensive à des fins principalement commerciales, les véhicules destinés au transport professionnel de marchandises dont la masse en charge est supérieure à 3,5 tonnes et les véhicules destinés au transport professionnel de passagers d'une capacité supérieure à 8 passagers sont, en outre, soumis à des contrôles routiers ad hoc, visant à vérifier leur conformité à des exigences environnementales et techniques, et pouvant intervenir à tout moment et en tout lieu dans l'UE.

Le véhicule peut, au cours de sa vie, faire l'objet d'une ré-immatriculation en raison d'un changement de propriétaire ou d'un transfert vers un autre État membre en vue d'une utilisation permanente. Des dispositions relatives à une procédure d'immatriculation devraient

¹ COM(2010) 389 final.

être uniformément introduites pour garantir que les véhicules constituant un danger immédiat du point de vue de la sécurité routière sont écartés de la voie publique.

L'immatriculation d'un véhicule a pour but d'autoriser la mise en circulation routière d'un véhicule. Cette autorisation est matérialisée par une plaque d'immatriculation fixée au véhicule et par la délivrance d'un certificat d'immatriculation.

- Dispositions en vigueur dans le domaine de la proposition

La proposition modifiera les exigences existantes figurant dans le cadre juridique actuel relatif aux documents d'immatriculation des véhicules².

Par rapport à la législation existante, la proposition contient des définitions plus précises sur le lieu d'immatriculation des véhicules et la suspension et l'annulation des immatriculations. Elle établit également de nouvelles exigences en ce qui concerne les fichiers informatiques d'immatriculation des véhicules et le suivi des notifications relatives aux résultats des contrôles techniques, à la ré-immatriculation et à la destruction des véhicules.

- Cohérence avec les autres politiques et les objectifs de l'Union

La proposition est cohérente avec l'objectif d'amélioration de la sécurité routière que s'est fixé l'UE dans le livre blanc sur les transports³, et vise à mettre en œuvre la stratégie spécifique pour des véhicules plus sûrs énoncée dans les orientations politiques pour la sécurité routière de 2011 à 2020.

Enfin, la proposition est cohérente avec les recommandations concernant la relance du marché unique préconisée par le rapport Monti de mai 2010⁴ dans le domaine de la réduction des obstacles administratifs aux mouvements transfrontières des véhicules d'occasion.

2. RÉSULTATS DES CONSULTATIONS DES PARTIES INTÉRESSÉES ET DES ANALYSES D'IMPACT

- Consultation des parties intéressées

Méthodes de consultation

Pour élaborer la proposition relative au paquet de mesures concernant le contrôle technique, la Commission a procédé à différentes consultations des acteurs concernés.

- Elle a effectué une consultation générale par l'internet, sur tous les aspects de la proposition.
- Elle a consulté des experts et des parties intéressées dans le cadre d'ateliers.

² Directive 1999/37/CE du Conseil du 29 avril 1999 relative aux documents d'immatriculation des véhicules, telle que modifiée.

³ COM(2011) 144 final.

⁴ http://ec.europa.eu/internal_market/strategy/docs/monti_report_final_10_05_2010_fr.pdf.

- Une étude sur les options futures concernant les mesures d'application du contrôle technique dans l'Union européenne a été réalisée afin de déterminer les mesures qu'il était possible de prendre, et d'élaborer un outil d'analyse coûts/avantages relatif aux incidences du contrôle technique.

Synthèse des réponses reçues et de la façon dont elles ont été prises en compte

Un certain nombre de questions ont été soulevées par les participants à la consultation sur l'internet. L'analyse d'impact jointe à la proposition rend compte de manière exhaustive des questions de fond posées et détaille la manière dont elles ont été prises en considération.

Une consultation ouverte en ligne a été organisée du 29.7.2010 au 24.9.2010: la Commission a reçu 9 653 réponses de la part de citoyens, d'autorités nationales, d'équipementiers, de centres de contrôle, d'associations de garagistes et de constructeurs automobiles.

Les résultats sont disponibles à l'adresse suivante:
http://ec.europa.eu/transport/road_safety/take-part/public-consultations/pti_en.htm.

- Obtention et utilisation d'expertise

Domaines scientifiques/d'expertise concernés

La proposition supposait d'examiner plusieurs possibilités d'action et d'étudier les incidences de celles-ci sur les plans économique, sociétal et environnemental.

Méthodologie utilisée

Une étude sur les incidences des différentes options stratégiques a été réalisée par un consultant externe (Europe Economics) sur la base de plusieurs rapports scientifiques et d'évaluation, qui ont notamment fourni des modèles et des données pour la quantification des coûts et des avantages de ces différentes options. Les études qui ont été le plus utilisées sont les suivantes:

- le rapport de la Commission au Conseil et au Parlement européen sur l'application par les États membres de la directive 2000/30/CE du Parlement européen et du Conseil du 6 juin 2000 relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans la Communauté – Périodes de référence: 2005-2006 et 2007-2008, (COM(2010) 754 final,
- AUTOFORE (2007),
- «MOT Scheme Evidence-base», rapport du ministère britannique des transports (2008),
- DEKRA, «Road Safety Report 2008 – Strategies for preventing accidents on Europe's roads»,
- DEKRA «Road Safety Report on Trucks 2009»,
- DEKRA, «Motorcycle road safety report 2010»,
- les rapports TÜV 2009/2010.

Moyens utilisés pour mettre les résultats de l'expertise à la disposition du public

Tous les rapports scientifiques achevés complets et approuvés sont ou seront diffusés sur le site Web de la DG «Mobilité et transports».

- Analyse d'impact

Pour les principaux aspects de la proposition, les options suivantes ont été envisagées:

- (a) L'«approche du statu quo» constitue le scénario de référence par rapport auquel on compare les effets des autres options stratégiques. Cette option préserve le cadre juridique actuellement en vigueur dans l'UE. En outre, il n'y aurait pas, à brève échéance, d'adaptation de l'annexe technique de la directive 2009/40/CE, qui a été récemment modifiée via une procédure de comitologie (par la directive 2010/48/UE). La portée et la fréquence des contrôles techniques ne changeraient donc pas, et aucune autre mesure liée à l'échange d'information ne serait adoptée. Il n'existerait toujours aucun cadre pour l'échange de données.
- (b) L'«approche non contraignante» consiste à mieux mettre en œuvre et suivre de plus près l'application de la législation existante. Cette option n'introduirait pas de nouvelles dispositions législatives, mais la Commission redoublerait d'efforts pour améliorer la qualité des contrôles et leur mise en œuvre effective; elle lancerait, en outre, des actions visant à inciter l'échange de données.
- (c) L'«approche législative» s'articule autour de deux axes:
 - Afin d'atteindre l'objectif spécifique d'une amélioration de la sécurité des véhicules en circulation, le premier axe consiste à réviser à la hausse les normes minimales européennes régissant les contrôles techniques périodiques (CTP) et les contrôles routiers inopinés (CRI), et à définir des normes obligatoires. Cette démarche est essentielle pour éviter que des failles dans le système ne compromettent l'efficacité globale de la mise en œuvre du contrôle technique.
 - Afin d'atteindre l'objectif spécifique d'une mise à disposition des données qui sont nécessaires aux contrôles techniques et de celles qui en résultent, un second axe de ce dispositif complet serait, à un stade ultérieur, la création éventuelle d'un système européen d'échange de données harmonisé reliant entre elles les bases de données existantes en vue d'améliorer l'efficacité de la mise en œuvre du paquet de mesures relatives au contrôle technique dans l'UE.

3. ÉLÉMENTS JURIDIQUES DE LA PROPOSITION

- Résumé des mesures proposées

La proposition définit le retrait et l'annulation des immatriculations.

Cette mesure garantit que l'immatriculation des véhicules constituant un danger immédiat du point de vue de la sécurité routière parce qu'ils présentent des défaillances critiques sera suspendue afin d'écarter ces véhicules de la voie publique jusqu'à ce qu'ils satisfassent de nouveau aux exigences du contrôle technique. Pour réduire les lourdeurs administratives, il ne

devrait pas être nécessaire de recommencer la procédure d'immatriculation à la levée de la suspension.

La proposition introduit en outre un mécanisme qui prévoit l'annulation automatique de l'immatriculation d'origine des véhicules qui sont ré-immatriculés dans un autre État membre. Il est ainsi possible d'éviter l'existence d'immatriculations parallèles pour un même véhicule dans différents États membres. L'obligation de procéder à des contrôles techniques périodiques étant liée à l'État membre d'immatriculation, l'existence d'immatriculations parallèles pour un même véhicule dans différents États membres entraînerait l'obligation de soumettre le véhicule à des contrôles techniques dans chacun de ces États membres.

L'immatriculation des véhicules qui doivent être mis au rebut après un contrôle technique régulier et de ceux qui sont notifiés comme «véhicules hors d'usage» sera annulée dès réception de la notification.

La proposition prévoit aussi l'établissement de fichiers informatiques d'immatriculation contenant toutes les informations relatives à l'immatriculation des véhicules. Ces informations, dont une partie seulement figure sur le certificat d'immatriculation, seront rendues disponibles pour les besoins du contrôle technique. Le fichier prévoit un suivi des notifications relatives aux résultats des contrôles techniques, à la ré-immatriculation et à la destruction des véhicules.

La Commission sera habilitée à adapter les annexes par voie d'actes délégués afin de tenir compte de l'évolution de la législation en matière de réception par type européenne en ce qui concerne le contenu des certificats de conformité, ainsi que du progrès technique.

- Base juridique

La proposition est fondée sur l'article 91 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

- Principe de subsidiarité

Le principe de subsidiarité s'applique dans la mesure où la proposition ne porte pas sur un domaine relevant de la compétence exclusive de l'Union.

Les objectifs de la proposition ne peuvent être réalisés de manière suffisante par les États membres, pour la raison suivante: les exigences existantes sont mises en œuvre de manière différente selon les États membres et il en résulte une grande disparité dans l'application du régime de contrôles technique et routier, dont les incidences négatives se font sentir tant sur le plan de la sécurité routière que sur celui du marché intérieur. Seule l'existence de fichiers d'immatriculation dont le contenu est harmonisé dans tous les États membres garantira l'établissement, entre les États membres, d'un flux d'informations continu sur les immatriculations des véhicules.

La proposition est donc conforme au principe de subsidiarité.

- Principe de proportionnalité

La proposition respecte le principe de proportionnalité pour les raisons exposées ci-après.

Comme le montre l'analyse d'impact, la proposition respecte le principe de proportionnalité car elle ne va pas au-delà de ce qui est nécessaire pour atteindre les objectifs liés au renforcement de la sécurité routière et de la protection de l'environnement, moyennant l'application effective du dispositif de contrôle technique et la création du cadre propice à un flux d'informations continu.

- Choix de l'instrument

Instrument proposé: modification d'une directive existante.

Le recours à la modification de la directive existante est jugé approprié.

4. INCIDENCE BUDGÉTAIRE

La proposition n'a aucune incidence sur le budget de l'Union.

Proposition de

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

portant modification de la directive 1999/37/CE du Conseil relative aux documents d'immatriculation des véhicules

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,
vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 91,
vu la proposition de la Commission européenne,
après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,
vu l'avis du Comité économique et social européen⁵,
vu l'avis du Comité des régions⁶,
statuant conformément à la procédure législative ordinaire,
considérant ce qui suit:

- (1) 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 sont écartés de la voie publique.
- (2) L'immatriculation d'un véhicule permet son utilisation sur la voie publique. La directive 1999/37/CE du Conseil du 29 avril 1999 relative aux documents d'immatriculation des véhicules⁷ ne concerne que l'attribution d'une immatriculation aux véhicules. Néanmoins, il devrait être possible, en particulier dans les cas où l'utilisation du véhicule sur la voie publique est susceptible d'être à l'origine d'un risque en raison de l'état technique du véhicule, de suspendre temporairement cette immatriculation. Pour réduire les lourdeurs administratives liées à la suspension de l'immatriculation, il ne devrait pas être nécessaire de recommencer la procédure d'immatriculation à la levée de la suspension.

⁵ JO C ... du ..., p. .

⁶ JO C ... du ..., p. .

⁷ JO L 138 du 1.6.1999, p. 57.

- (3) La possibilité d'annuler l'immatriculation d'un véhicule, notamment dans le cas d'une ré-immatriculation dans un autre État membre, d'une destruction ou d'une mise au rebut doit être introduite.
- (4) Afin de réduire les lourdeurs administratives et de faciliter l'échange d'informations entre États membres, les informations relatives aux véhicules devraient être conservées dans des fichiers nationaux.
- (5) Lorsque des défaillances critiques sont constatées sur un véhicule lors d'un contrôle technique, les autorités compétentes devraient suspendre l'immatriculation jusqu'à ce que le véhicule satisfasse de nouveau aux exigences du contrôle technique.
- (6) Aux fins d'ajouter à la présente directive de nouvelles modalités techniques, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en vue d'adapter les annexes afin de tenir compte de l'évolution de la législation en matière de réception par type européenne en ce qui concerne le contenu des certificats de conformité ainsi que du progrès technique. Il est particulièrement important que la Commission procède à des consultations appropriées au cours de ses travaux préparatoires, y compris au niveau des experts. Il convient que, lorsqu'elle prépare et élabore des actes délégués, la Commission veille à ce que les documents pertinents soient transmis simultanément, en temps utile et de façon appropriée, au Parlement européen et au Conseil.
- (7) Conformément à la déclaration politique commune des États membres et de la Commission du 28 septembre 2011 sur les documents explicatifs, les États membres se sont engagés à accompagner, dans des cas justifiés, la notification de leurs mesures de transposition d'un ou de plusieurs documents expliquant le lien entre les éléments d'une directive et les parties correspondantes des instruments nationaux de transposition. En ce qui concerne la présente directive, le législateur estime que la transmission de ces documents est justifiée,

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

La directive 1999/37/CE est modifiée comme suit:

1. À l'article 1^{er}, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

« La présente directive s'applique aux documents d'immatriculation des véhicules utilisés par les États membres ».

2. Les points suivants sont ajoutés à l'article 2:

«(e) "suspension d'une immatriculation": la période de temps limitée pendant laquelle le véhicule n'est pas autorisé à circuler sur la voie publique. Cette mesure n'entraîne pas de nouvelle procédure d'immatriculation;

- (f) “annulation de l'immatriculation” : l'annulation permanente de l'autorisation de circuler sur la voie publique délivrée au véhicule. Cette mesure entraîne une nouvelle procédure d'immatriculation.»

3. Le paragraphe suivant est ajouté à l'article 3:

- «4. Les États membres conservent dans un fichier électronique les données concernant tous les véhicules immatriculés sur leur territoire. Les données de ce fichier contiennent tous les éléments prévus à l'annexe 1 ainsi que les résultats des contrôles techniques obligatoires conformément au règlement XX/XX/XX [sur les contrôles techniques périodiques]. Ils mettent les données techniques concernant les véhicules à la disposition des autorités compétentes ou des centres de contrôle chargés du contrôle technique».

3. L'article suivant est ajouté:

«Article 3 bis

1. Lorsque l'autorité d'immatriculation d'un État membre est informée que le contrôle technique a révélé, sur un véhicule, des défaillances critiques conformément à l'article 7 du règlement XX/XX/XX [sur les contrôles techniques périodiques], l'immatriculation est suspendue et un contrôle technique supplémentaire est effectué.

La suspension est en vigueur jusqu'à ce que le véhicule satisfasse de nouveau aux exigences du contrôle technique. Lorsque ces exigences sont de nouveau satisfaites, l'autorité d'immatriculation ré-autorise sans délai l'utilisation du véhicule sur la voie publique.

2. Lorsque l'autorité d'immatriculation d'un État membre est informée qu'un véhicule est considéré comme hors d'usage au sens de la directive 2000/53/CE⁸, l'immatriculation de ce dernier est annulée et cette information est ajoutée à son fichier électronique.»

4. Le paragraphe suivant est ajouté à l'article 5:

- «3. Lorsque l'autorité d'immatriculation d'un État membre est informée qu'un véhicule a été ré-immatriculé dans un autre État membre, elle annule l'immatriculation de ce véhicule sur son territoire.»

5. Les articles 6 et 7 sont remplacés par le texte suivant:

«Article 6
Actes délégués

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 7 afin d'adapter les annexes au progrès technique.

⁸ JO L 269 du 21.10.2000, p. 34.

Article 7

Exercice de la délégation

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées au présent article.
2. La délégation de pouvoirs prévue à l'article 6 est accordée pour une durée indéterminée à compter de la date d'entrée en vigueur de la présente directive.
3. La délégation de pouvoir prévue à l'article 6 peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au Journal officiel de l'Union européenne ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle n'a pas d'incidence sur la validité des actes délégués déjà en vigueur.
4. Dès qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie simultanément au Parlement européen et au Conseil.
5. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 6 n'entre en vigueur que s'il n'a donné lieu à aucune objection du Parlement européen ou du Conseil pendant la période de 2 mois suivant sa notification à ces deux institutions, ou avant l'expiration de ce délai si le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas formuler d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.»

Article 2

Transposition

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le [XXXX]. Ils communiquent sans délai à la Commission le texte de ces dispositions.

Ils appliquent ces dispositions [36 mois après l'entrée en vigueur de la présente directive].

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

Article 3

Entrée en vigueur

La présente directive entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Article 4
Destinataires

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen
Le président

Par le Conseil
Le président