

E 7551

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 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) 382 final



**CONSEIL DE
L'UNION EUROPÉENNE**

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

12809/12

**Dossier interinstitutionnel:
2012/0186 (COD)**

**TRANS 251
CODEC 1961**

PROPOSITION

Origine:	Commission européenne
En date du:	13 juillet 2012
N° doc. Cion:	COM(2012) 382 final
Objet:	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

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) 382 final



COMMISSION EUROPÉENNE

Bruxelles, le 13.7.2012
COM(2012) 382 final

2012/0186 (COD)

Paquet «contrôle technique»

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**

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

- Motivation et objectifs de la proposition

L'objectif de la proposition est de mettre à jour les règles harmonisées relatives au contrôle routier des véhicules à moteur et de leurs remorques aux fins de renforcer la sécurité routière et la protection de l'environnement.

La proposition devrait contribuer à atteindre l'objectif d'une réduction de moitié du nombre de victimes de la route 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 qui sont associées, dans le secteur du transport routier, au mauvais entretien des véhicules.

- Contexte général

Pour qu'un véhicule puisse être mis sur le marché, il doit satisfaire à l'ensemble des exigences de la réception par type ou de la réception individuelle 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 applicables au véhicule prennent effet.

Après cette réception, les véhicules en circulation doivent être soumis à des contrôles techniques périodiques. Le but de ces contrôles est de s'assurer que les véhicules sont toujours techniquement aptes à circuler, qu'ils restent sûrs et qu'ils ne représentent aucun danger pour leur 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 techniques ad hoc visant 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 être uniformément introduites pour garantir que les véhicules constituant un danger immédiat du point de vue de la sécurité routière soient écartés de la voie publique. Le principal objectif des contrôles techniques routiers est de s'assurer que, dans l'intervalle entre les contrôles techniques périodiques, les véhicules utilitaires ne représentent pas de risques importants pour

¹ COM(2010) 389 final.

la sécurité routière. Il s'agit également de ménager des conditions de concurrence égales en ce qui concerne la qualité de l'entretien des véhicules utilitaires circulant dans l'Union, en dissuadant les exploitants irresponsables d'essayer d'obtenir un avantage concurrentiel avec des véhicules mal entretenus.

- Dispositions en vigueur dans le domaine de la proposition

Le paquet de mesures relatives au contrôle technique reprendra les prescriptions composant le cadre législatif existant en la matière, qui recouvre les contrôles techniques², les contrôles routiers³ et les règles relatives à l'immatriculation des véhicules⁴.

À la différence de la législation en vigueur en matière de contrôles routiers, l'objectif principal de la proposition est d'instaurer un système de classification par niveau de risque visant à centrer les contrôles sur les véhicules exploités par des entreprises ayant un bilan médiocre en matière de sécurité, et donc de récompenser les entreprises qui, dans l'exploitation de leurs véhicules, sont attentives à la sécurité et à la protection de l'environnement. La proposition énonce également de nouvelles exigences concernant plusieurs aspects liés à la qualité des contrôles, à savoir les équipements, la qualification et la formation du personnel, et la surveillance du système de contrôle.

- 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 transports⁵, 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.

En outre, en ce qui concerne les aspects environnementaux de la proposition, les exigences prévues contribueront à réduire les émissions de CO₂ et d'autres polluants atmosphériques provenant des véhicules à moteur, conformément à la stratégie européenne pour des véhicules propres et économes en énergie ainsi qu'à la politique intégrée en matière d'énergie et de changement climatique (la «stratégie 20-20-20»), et à atteindre les objectifs de qualité de l'air fixés dans la directive 2008/50/CE⁶.

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

- Consultation des parties intéressées

² Directive 2009/40/CE du Parlement européen et du Conseil du 6 mai 2009 relative au contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques (JO L 141 du 6.6.2009, p. 12).

³ Directive 2000/30/CE du Parlement européen et du Conseil du 6 juin 2000 relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans la Communauté (JO L 203 du 10.8.2000, p. 1), telle que modifiée.

⁴ Directive 1999/37/CE du Conseil du 29 avril 1999 relative aux documents d'immatriculation des véhicules (JO L 138 du 1.6.1999, p. 57).

⁵ COM(2011) 144 final.

⁶ Directive 2008/50/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 mai 2008 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe (JO L 152 du 11.6.2008, p. 1).

Méthodes de consultation

Pour élaborer sa proposition, la Commission a procédé à différentes consultations des acteurs concernés.

- Elle a réalisé 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.
- Une étude sur les options futures concernant la mise en œuvre effective du contrôle technique et du contrôle routier 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 des contrôles technique et routier.

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 indique la manière dont elles ont été prises en considération.

Une consultation ouverte en ligne a été organisée du 29 juillet 2010 au 24 septembre 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 2007-2008⁷,

- 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 HGV 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 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.
- (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

⁷ COM(2010) 754 final.

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.

Dans plusieurs États membres, le contrôle technique est réalisé par une multitude de centres privés agréés. Afin de garantir une approche cohérente, certaines procédures communes, telles que la fixation de délais minimaux et la définition des informations à communiquer, devraient être précisées par la législation.

Cependant, l'analyse d'impact ayant montré qu'il serait avantageux de combiner une approche non contraignante et une approche réglementaire, les mesures non contraignantes précédemment envisagées ont été intégrées aux dispositions législatives.

3. ÉLÉMENTS JURIDIQUES DE LA PROPOSITION

- Résumé des mesures proposées

Les véhicules utilitaires légers et leurs remorques relèveront dorénavant du champ d'application des activités de contrôle routier, étant donné que le nombre de victimes de la route ne diminue pas dans cette catégorie de véhicules. D'autres véhicules légers à usage commercial tels que les taxis ou les ambulances, qui font déjà l'objet de contrôles techniques annuels, ne constitueront pas les principales cibles des contrôles routiers sachant qu'ils sont responsables des taux de mortalité les plus faibles.

Afin de mieux répartir les contrôles routiers effectués par les États membres, un certain pourcentage du nombre de véhicules utilitaires immatriculés devra être contrôlé chaque année. Le pourcentage envisagé ne dépassera pas, au total, le nombre de contrôles techniques déjà réalisés dans l'Union.

La sélection des véhicules sera fonction du profil de risque des exploitants et ciblera les entreprises à risque, afin de soulager les exploitants qui entretiennent leurs véhicules de manière adéquate. Comme le montre le rapport de la Commission sur l'application de la directive 2000/30/CE⁸, en vertu des dispositions actuelles, un grand nombre de véhicules sont stoppés pour des contrôles routiers au cours desquels aucun défaut n'est décelé. L'analyse d'impact a montré qu'avec une approche des contrôles techniques routiers fondée sur une classification par niveau de risque, quelque 2,3 millions de contrôles sur des véhicules bien entretenus pourraient être évités, ce qui représenterait une économie potentielle de 80,4 millions d'euros pour les transporteurs. Le profil des entreprises doit être établi sur la base des résultats enregistrés lors de précédents contrôles techniques et routiers, de façon analogue au système mis en place par la directive 2006/22/CE⁹ pour faire respecter les durées de conduite et les temps de repos.

Des contrôles routiers plus poussés seront réalisés moyennant l'équipement adéquat soit par des unités mobiles, soit dans des centres situés à proximité. L'arrimage du chargement devrait

⁸ COM(2010)754

⁹ JO L 102 du 11.4.2006, p. 35.

être vérifié dans le cadre des contrôles routiers. Les défaillances constatées doivent être appréciées à l'aune de critères harmonisés liés aux risques qu'elles représentent.

Le niveau des connaissances et des compétences des inspecteurs responsables des contrôles routiers doit être au moins équivalent au niveau des inspecteurs chargés des contrôles techniques.

La coopération entre les autorités de contrôle des États membres devrait être davantage encouragée sous la forme de contrôles concertés, d'initiatives de formation conjointes, d'échange électronique d'informations ainsi que d'échange de renseignements et d'expériences. Les États membres sont invités à coopérer étroitement et à organiser des actions de contrôle concertées dans le cadre desquelles chaque État membre interviendra sur son propre territoire en se concentrant sur la cible définie par l'action concertée (par exemple, l'état des pneumatiques ou l'arrimage du chargement).

La coopération et l'échange d'informations entre les États membres et avec la Commission seront menés de façon plus efficace par l'intermédiaire de points de contact désignés dans les États membres.

Les rapports adressés à la Commission seront établis en utilisant des formulaires types.

La Commission sera habilitée à adapter les annexes au progrès technique par voie d'actes délégués et à garder à jour les certificats et les formulaires d'établissement des rapports, en coopération étroite avec les États membres, par voie d'actes d'exécution; elle pourra, par exemple, introduire de nouvelles procédures de contrôle basées sur des systèmes modernes de post-traitement des émissions qui, au terme de leur développement, permettront de vérifier la conformité aux niveaux d'émissions de NOx et de particules.

- 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 techniques applicables aux contrôles routiers ont été définies à un niveau minimal pour l'ensemble de l'Union et leur mise en œuvre par les États membres a entraîné une grande disparité dont les incidences négatives se font sentir tant sur le plan de la sécurité routière que sur le marché intérieur.

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 une amélioration de la qualité et de l'efficacité des contrôles routiers et la création du cadre propice à un flux d'informations continu.

- Choix de l'instrument

Instrument proposé: règlement.

Le règlement est considéré comme l'instrument juridique approprié parce qu'il fournit les assurances nécessaires en matière de respect des dispositions, sans avoir à être transposé dans le droit interne des États membres.

4. INCIDENCE BUDGÉTAIRE

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

5. ÉLÉMENTS FACULTATIFS [LE CAS ÉCHEANT]

- Retrait de dispositions législatives en vigueur

L'adoption de la proposition entraînera l'abrogation de dispositions législatives en vigueur.

- Espace économique européen

L'acte proposé concerne un domaine intéressant l'EEE et devrait donc être étendu à celui-ci.

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

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

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 européen¹,
vu l'avis du Comité des régions²,
statuant conformément à la procédure législative ordinaire,
considérant ce qui suit:

- (1) Dans son livre blanc du 28 mars 2011 intitulé «Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources»³, la Commission a défini un objectif de «sécurité totale», en vertu duquel l'Union devrait, d'ici à 2050, se rapprocher de l'objectif «zéro décès» dans les transports routiers. Dans cette perspective, les technologies développées pour les véhicules devraient contribuer notablement à l'amélioration du niveau de sécurité de transports routiers.
- (2) Dans sa communication intitulée «Vers un espace européen de la sécurité routière: orientations politiques pour la sécurité routière de 2011 à 2020»⁴, la Commission a proposé de réduire de moitié, par rapport à l'objectif initial fixé pour 2010, le nombre de tués sur les routes à l'horizon 2020 dans l'Union européenne. En vue d'atteindre cet objectif, la Commission a défini sept objectifs stratégiques, y compris des actions en

¹ JO C ... du ..., p. .

² JO C ... du ..., p. .

³ COM(2011) 144 final.

⁴ COM(2010) 389 final.

faveur de véhicules plus sûrs, une stratégie visant à réduire le nombre des blessés de la route et l'amélioration de la sécurité des usagers vulnérables, et notamment des motocyclistes.

- (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.
- (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.
- (5) Les contrôles techniques routiers, tels qu'instaurés par 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 Communauté⁵, jouent un rôle essentiel pour maintenir les véhicules utilitaires à un niveau élevé de conformité technique tout au long de leur exploitation. Ces contrôles contribuent non seulement à améliorer la sécurité routière et à réduire les émissions produites par les véhicules, mais également à éviter qu'une concurrence déloyale se développe dans le secteur du transport routier en raison des écarts tolérés entre les niveaux de contrôle pratiqués dans les différents États membres.
- (6) Les contrôles routiers devraient être mis en œuvre à l'aide d'un système de 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 Conseil⁶.
- (7) Le présent règlement devrait s'appliquer aux véhicules utilitaires dont la vitesse par construction est supérieure à 25 km/h et relevant des catégories définies par la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 septembre 2007 établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules⁷. Il ne devrait toutefois pas empêcher les États membres de réaliser des contrôles routiers sur des véhicules qui ne sont pas visés par le présent règlement, ni de contrôler d'autres

⁵ JO L 203 du 10.8.2000, p. 1.

⁶ JO L 102 du 11.04.2006, p. 35.

⁷ JO L 263 du 9.10.2007, p. 1.

aspects du transport routier, notamment les questions liées aux durées de conduite et aux temps de repos, ou le transport de marchandises dangereuses.

- (8) Les rapports sur l'application de la directive 2000/30/CE⁸ montrent clairement l'importance des contrôles techniques routiers. Au cours de la période 2007-2008, près de 300 000 véhicules soumis à des contrôles routiers dans l'ensemble de l'Union ont été déclarés dans un état tel qu'ils ont dû être immobilisés. Ces rapports mettent également en avant des différences très sensibles entre les résultats des contrôles effectués par les États membres. Au cours de la période 2007-2008, la proportion de certaines défaillances constatées variait de 0,6% à 41,4% entre pays voisins. Enfin, ces rapports mettent l'accent sur les écarts importants dans le nombre de contrôles routiers effectués d'un État membre à l'autre. Pour parvenir à un meilleur équilibre, les États membres devraient s'engager à réaliser un nombre minimal de contrôles, en proportion du nombre de véhicules utilitaires immatriculés sur leur territoire.
- (9) Les camionnettes et leurs remorques sont de plus en plus fréquemment utilisées pour le transport par route. Ces véhicules ne sont pas soumis à certaines exigences telles que la formation des conducteurs professionnels ou l'installation de limiteurs de vitesse, ce qui se traduit par un nombre relativement élevé d'accidents de la route impliquant ce type de véhicules. Les camionnettes et leurs remorques devraient dès lors être incluses dans le champ d'application des contrôles routiers.
- (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 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.
- (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.
- (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 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.
- (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.

⁸ COM(2010) 754 final.

- (14) Le personnel chargé d'effectuer les contrôles routiers plus approfondis devrait au moins avoir les mêmes compétences et répondre aux mêmes exigences que le personnel chargé de réaliser les contrôles techniques en application du règlement (UE) n° XX/XX/XX du Parlement européen et du Conseil du [date] relatif au contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques, et abrogeant la directive 2009/40/CE⁹.
- (15) La coopération et l'échange des bonnes pratiques entre les États membres sont des étapes essentielles pour parvenir à un système plus harmonisé de contrôles techniques routiers dans l'ensemble de l'Union. Dès lors, les États membres devraient collaborer plus étroitement, y compris dans le cadre d'activités opérationnelles. Cette collaboration devrait également comprendre l'organisation périodique de contrôles routiers concertés.
- (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. Les autorités compétentes dans chaque État membre devraient définir des procédures fixant les délais et la teneur des informations à communiquer.
- (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.
- (18) Il convient que les États membres fixent des règles relatives aux sanctions applicables en cas d'infraction aux dispositions du présent règlement et qu'ils veillent à ce que ces règles soient effectivement appliquées. Ces sanctions devraient avoir un caractère effectif, proportionné, dissuasif et non discriminatoire.
- (19) Aux fins d'ajouter au présent règlement 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 afin de tenir compte, le cas échéant, de l'évolution de la législation en matière de réception par type européenne par catégorie de véhicules, ainsi que de la nécessité d'adapter les annexes au 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.
- (20) Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution du présent règlement, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission. Ces compétences d'exécution devraient être exercées conformément au règlement (UE) n° 182/2011 du

⁹ JO L [XXX]

Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission¹⁰.

- (21) Étant donné que l'objectif du présent règlement, à savoir l'établissement d'exigences minimales communes et de règles harmonisées applicables aux contrôles routiers effectués sur des véhicules circulant dans l'Union, ne peut pas être réalisé de manière suffisante par les États membres et peut donc être mieux réalisé au niveau de l'Union, l'Union peut prendre des mesures conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé au même article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif.
- (22) Le présent règlement respecte les droits fondamentaux et les principes consacrés par la charte des droits fondamentaux de l'Union européenne, tels que visés à l'article 6 du traité sur l'Union européenne.
- (23) Le présent règlement élargit le champ d'application de la directive 2000/30/CE et actualise ses exigences techniques. Par conséquent, il convient d'abroger cette directive. En outre, le présent règlement incorpore les règles énoncées dans la recommandation 2010/379/UE de la Commission du 5 juillet 2010 concernant l'analyse de risque des défauts constatés au cours des contrôles techniques routiers (des véhicules utilitaires) conformément à la directive 2000/30/CE du Parlement européen et du Conseil¹¹,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

CHAPITRE I

OBJET, DÉFINITIONS ET CHAMP D'APPLICATION

Article premier

Objet

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

Article 2

Champ d'application

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:

¹⁰ JO L 55 du 28.2.2011, p. 13.

¹¹ JO L 173 du 8.7.2010, p. 97.

- 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.
2. Le présent règlement n'affecte pas le droit des États membres de réaliser des contrôles routiers sur des véhicules qui ne sont pas visés par le présent règlement.

Article 3 **Définitions**

Aux fins du présent règlement, on entend par:

1. «véhicule», tout véhicule à moteur, ou sa remorque ou semi-remorque, ne circulant pas sur rails;
- (2) «véhicule à moteur», tout véhicule sur roues se déplaçant par ses propres moyens et ayant une vitesse maximale par construction supérieure à 25 km/h;
- (3) «remorque», tout véhicule non automoteur sur roues, conçu et construit pour être tracté par un véhicule à moteur;
- (4) «semi-remorque », une remorque conçue pour être accouplée à un véhicule à moteur de telle manière qu'elle repose en partie sur le véhicule à moteur et qu'une partie appréciable de sa masse et de la masse de son chargement soit supportée par le véhicule à moteur;
- (5) «chargement», tous les objets qui sont placés dans ou sur un véhicule sans y être fixés de manière permanente, y compris les objets placés sur le véhicule à l'intérieur de porte-charges tels que des caisses mobiles ou des conteneurs;
- (6) «véhicule utilitaire», un véhicule à moteur et sa remorque destinés au transport de marchandises ou de voyageurs à des fins professionnelles;
- (7) «véhicule immatriculé dans un État membre», un véhicule immatriculé ou mis en circulation dans un État membre;
- (8) «titulaire du certificat d'immatriculation», la personne au nom de laquelle le véhicule est immatriculé;

- (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;
- (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;
- (11) «autorité compétente», l'autorité ou l'organisme public responsable de la gestion du système national de contrôle routier;
- (12) «inspecteur», une personne habilitée par un État membre à réaliser des contrôles routiers;
- (13) «défaillances», les défauts techniques et autres anomalies constatés lors d'un contrôle routier;
- (14) «contrôle routier concerté», un contrôle routier organisé simultanément par deux ou plusieurs États membres.

CHAPITRE II

Système de contrôle routier et obligations générales

Article 4

Système de contrôle routier

Le système de contrôle routier comprend les contrôles routiers initiaux visés à l'article 9 et les contrôles routiers plus approfondis visés à l'article 10, paragraphe 1.

Article 5

Pourcentage de véhicules soumis au contrôle

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.

Article 6

Système de contrôle routier utilisant une classification par niveau de risque

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.

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.

Article 7

Responsabilités

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.
2. Le conducteur d'un véhicule soumis à un contrôle routier coopère avec les inspecteurs et leur donne accès au véhicule et à ses pièces pour les besoins du contrôle.
3. Chaque entreprise veille à ce que les véhicules qu'elle exploite soient, à tout moment, techniquement aptes à circuler.

Article 8

Inspecteurs

1. Les inspecteurs s'abstiennent de toute discrimination fondée sur la nationalité du conducteur ou sur le pays d'immatriculation ou de mise en circulation du véhicule lorsqu'ils sélectionnent un véhicule en vue d'un contrôle routier et qu'ils procèdent audit contrôle.
2. L'inspecteur qui a procédé au contrôle technique d'un véhicule ne doit pas participer au contrôle routier ultérieur du même véhicule.
3. Les inspecteurs doivent être impartiaux et libres de tout conflit d'intérêt, en particulier en ce qui concerne les liens économiques, personnels ou familiaux avec le conducteur, l'exploitant ou le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule contrôlé.

4. Les inspecteurs ne sont en aucun cas rémunérés en fonction du nombre ou des résultats des contrôles routiers effectués.

CHAPITRE III

PROCÉDURES DE CONTRÔLE

Article 9

Sélection des véhicules en vue d'un contrôle routier initial

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.

Article 10

Nature des contrôles routiers et méthodes employées

1. Les véhicules sélectionnés pour le contrôle routier conformément à l'article 9 font l'objet d'un contrôle routier initial.

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;
- b) procède à une évaluation visuelle de l'état du véhicule et de son chargement.

Si une ou plusieurs défaillances sont signalées dans le précédent rapport de contrôle routier, l'inspecteur vérifie si elles ont ou non été corrigées.

2. En fonction du résultat du contrôle initial, l'inspecteur peut décider que le véhicule ou sa remorque doivent être soumis à un contrôle routier plus approfondi.

Le contrôle routier plus approfondi porte au moins sur les aspects suivants:

- équipements de freinage,
- direction,
- essieux, roues, pneumatiques et suspension,
- nuisances.

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

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.

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.

4. Pour mener à bien un contrôle routier, l'inspecteur a recours aux méthodes de contrôle décrites à l'annexe II.
5. Les contrôles routiers sont réalisés uniquement par des inspecteurs satisfaisant aux exigences minimales en matière de compétences et de formation prévues à l'article 12 et à l'annexe VI du règlement (UE) n° XXX/XXX du Parlement européen et du Conseil du [date] relatif au contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques.

Article 11 **Installations**

1. Les contrôles routiers plus approfondis sont réalisés à l'aide d'une unité de contrôle mobile ou dans un centre de contrôle, comme prévu par le règlement (UE) n° XXX/XXX du Parlement européen et du Conseil du [date] relatif au contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques.
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.
2. 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.

Article 12 **Appréciation des défaillances**

1. Pour chaque point à contrôler, l'inspecteur utilise la liste des défaillances possibles, assorties de leur niveau de gravité, figurant à l'annexe III.
2. Lors d'un contrôle routier, l'inspecteur attribue un niveau de gravité à chaque défaillance constatée et la classe dans l'une des catégories suivantes:
 - défaillances mineures n'ayant aucune incidence notable sur la sûreté du véhicule, et autres anomalies mineures;
 - défaillances majeures susceptibles de compromettre la sûreté du véhicule ou de mettre en danger les autres usagers de la route, et autres anomalies plus importantes;

- 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.
- 3. Un véhicule dont les défaillances relèvent de plusieurs des catégories visées au paragraphe 2 doit être classé dans la catégorie correspondant à la défaillance la plus grave. Un véhicule présentant plusieurs défaillances de la même catégorie doit être classé dans la catégorie suivante si les effets combinés de ces défaillances induisent un risque accru pour la sécurité routière.

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.

Article 14

Suivi en cas de défaillances majeures ou critiques

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.
2. L'inspecteur peut décider que le véhicule devra subir un contrôle technique dans un délai qu'il fixe lui-même, si le véhicule est immatriculé dans l'État membre où le contrôle routier a lieu. Si le véhicule est immatriculé dans un autre État membre, l'inspecteur peut inviter l'autorité compétente de cet État membre à procéder à un nouveau contrôle technique de ce véhicule, conformément à la procédure décrite à l'article 18, paragraphe 3.
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.

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.

Article 15

Redevance

Lorsque des défaillances majeures ou critiques sont détectées à la suite d'un contrôle plus approfondi, les États membres peuvent exiger le paiement d'une redevance. Le montant de la redevance doit être raisonnable et ne doit pas dépasser le montant de la redevance exigée pour le contrôle technique d'un véhicule de la même catégorie.

Article 16

Rapport de contrôle et base de données relatives au contrôle routier

1. À l'issue d'un contrôle plus approfondi, l'inspecteur rédige un rapport conformément à l'annexe V. Une copie du rapport de contrôle ou, s'il a été rédigé sur un support électronique, une version imprimée de ce rapport doit être remise au conducteur.
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.
3. Les résultats des contrôles routiers sont transmis à l'autorité d'immatriculation du véhicule.

CHAPITRE IV

COOPÉRATION ET ÉCHANGE D'INFORMATIONS

Article 17

Désignation d'un point de contact

1. Chaque État membre désigne un point de contact qui doit:
 - assurer la coordination avec les points de contact désignés par les autres États membres en ce qui concerne les mesures prises en application de l'article 18,
 - transmettre à la Commission les données visées à l'article 20,
 - prendre en charge l'échange d'informations et assister les autorités compétentes des autres États membres.
2. Les États membres transmettent à la Commission le nom et les coordonnées de leur point de contact national au plus tard [*un an après la date d'entrée en vigueur du présent règlement*] et l'informent sans délai de tout changement à ce sujet. La Commission établit la liste de tous les points de contact et la transmet aux États membres.

Article 18

Coopération entre les États membres

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.

2. Lorsque des défaillances majeures ou critiques sont constatées sur un véhicule, le point de contact de l'État membre dans lequel le véhicule est contrôlé peut demander à l'autorité compétente de l'État membre dans lequel le véhicule a été immatriculé de prendre des mesures de suivi appropriées, telles que soumettre le véhicule à un nouveau contrôle technique, comme prévu à l'article 14.

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

Article 19

Contrôles routiers concertés

Six fois par an au moins, les États membres organisent des activités de contrôle routier concertées. Les États membres peuvent combiner ces activités avec celles prévues à l'article 5 de la directive 2006/22/CE.

Article 20

Transmission d'informations à la Commission

1. Tous les deux ans avant le 31 mars, les États membres transmettent à la Commission par voie électronique les données collectées concernant les véhicules contrôlés au cours des deux dernières années civiles et reprenant les renseignements suivants:
 - a) le nombre de véhicules contrôlés;
 - b) la catégorie des véhicules contrôlés, conformément à l'annexe V, point 6;
 - c) l'État membre d'immatriculation des véhicules;
 - d) les points contrôlés et les défaillances constatées, conformément à l'annexe V, point 8.

Le premier rapport couvre la période de deux années commençant le 1^{er} janvier [année].

2. La Commission adopte des règles détaillées concernant la transmission d'informations décrite au paragraphe 1, conformément à la procédure d'examen visée à l'article 22, paragraphe 2. Dans l'attente de ces règles, c'est le formulaire type d'établissement des rapports fourni à l'annexe VI qui est utilisé.

La Commission transmet les données ainsi recueillies au Parlement européen.

CHAPITRE V

DISPOSITIONS EN MATIERE DE COMPETENCES DELEGUEES ET DE COMPETENCES D'EXECUTION

Article 21

Actes délégués

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 22, en ce qui concerne:

- la mise à jour, le cas échéant, de l'article 2, paragraphe 1, afin de tenir compte des changements apportés aux catégories de véhicules à la suite de modifications de la législation visée audit article,
- l'adaptation des annexes aux progrès techniques ou à l'évolution du droit international ou de la législation de l'Union.

Article 22

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 21 est accordée pour une durée indéterminée [*à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement*].
3. La délégation de pouvoir visée à l'article 21 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 21 n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

Article 23

Procédure de comité

1. La Commission est assistée par un comité. Il s'agit d'un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011.
2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique. Lorsque l'avis du comité doit être obtenu par procédure écrite, ladite procédure est close sans résultat lorsque, dans le délai imparti pour la formulation de l'avis, le président du comité le décide ou une majorité simple des membres du comité le demande.

CHAPITRE VI

DISPOSITIONS FINALES

Article 24

Sanctions

1. Les États membres déterminent le régime des sanctions applicables aux violations des dispositions du présent règlement et prennent toute mesure nécessaire pour assurer la mise en œuvre de celles-ci. Ces sanctions doivent être effectives, proportionnées, dissuasives et non discriminatoires.
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 d'un contrôle.
3. Les États membres notifient ces dispositions à la Commission au plus tard [*un an après la date d'application du présent règlement*] et toute modification ultérieure les concernant dans les meilleurs délais.

Article 25

Abrogation

La directive 2000/30/CE est abrogée à compter du [*date d'application du présent règlement*].

Article 26

Entrée en vigueur et application

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Il est applicable à compter du [*12 mois après sa date d'entrée en vigueur*].

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen
Le président

Par le Conseil
Le président