



COMMISSION EUROPÉENNE

Bruxelles, le 13.7.2012
COM(2012) 380 final

2012/0184 (COD)

Paquet «contrôle technique»

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

**relatif au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques et
abrogeant la directive 2009/40/CE**

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

{SWD(2012) 206 final}
{SWD(2012) 207 final}

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 technique 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 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 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 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 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. Le contrôle technique a pour objectif de vérifier le bon fonctionnement des composants de sécurité, la performance environnementale et la conformité du véhicule.

¹ COM(2010) 389 final.

- 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.

Par rapport à la législation actuelle sur le contrôle technique, la proposition étend le champ d'application du dispositif existant à de nouvelles catégories de véhicule, notamment les motocycles, et aligne la fréquence d'inspection des véhicules à kilométrage élevé sur celle des véhicules anciens. 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 énergie⁶ ainsi qu'à la politique intégrée en matière d'énergie et de changement climatique⁷ (la «stratégie 20-20-20»), et à atteindre les objectifs de qualité de l'air fixés dans la directive 2008/50/CE⁸.

Enfin, la proposition est cohérente avec les recommandations concernant la relance du marché unique préconisée par le rapport Monti de mai 2010⁹ dans le domaine de la réduction des obstacles administratifs aux mouvements transfrontières de véhicules d'occasion.

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

- Consultation des parties intéressées

Méthodes de consultation

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 COM(2010) 186 final.

⁷ COM(2008) 30 final.

⁸ 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).

⁹ http://ec.europa.eu/bepa/pdf/monti_report_final_10_05_2010_fr.pdf.

Pour élaborer sa proposition, 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.
- Une étude sur les options futures concernant la mise en œuvre effective 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 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 de 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 2007-2008¹⁰,
- AUTOFORE (2007),

¹⁰ COM(2010) 754 final.

- «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. 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 moyennant une procédure de comitologie par la directive 2010/48/UE¹¹. 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. L'absence d'un cadre pour l'échange de données subsisterait.
- (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, et lancerait 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

¹¹ JO L 173 du 8.7.2010, p. 47.

système européen d'échange de données harmonisé reliant entre elles les bases de données existantes et garantissant:

l'accès de tous les centres CTP aux données du certificat de conformité et des systèmes de sécurité électroniques (tels que l'ABS¹², l'ESC¹³, les coussins gonflables, etc.);
l'échange des résultats de contrôle entre États membres, les principales autorités de contrôle ayant accès au système;
la transmission des résultats de contrôle, en particulier le kilométrage, par les centres CTP aux autorités nationales et européennes à des fins de contrôle et d'élaboration de statistiques.

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 d'un délai minimal 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 centres de contrôle devront avoir accès aux informations techniques nécessaires pour réaliser les essais, y compris ceux des composants électroniques de sécurité tels que l'ABS et l'ESC. Les constructeurs devront fournir l'accès à ces informations, à l'instar de ce qui existe déjà pour les informations liées à l'entretien et à la réparation des véhicules.

Les inspections deviendront obligatoires pour les véhicules motorisés à deux et trois roues, les remorques légères de 3,5 tonnes maximum et les tracteurs dont la vitesse par construction est supérieure à 40 km/h. Compte tenu de l'âge du véhicule et du kilométrage annuel, la fréquence des inspections des véhicules anciens sera augmentée et les véhicules à kilométrage élevé seront inspectés chaque année, comme c'est déjà le cas pour les taxis et les ambulances. Un délai de quatre mois, pendant lequel le contrôle technique devra être effectué, laissera une marge de manœuvre suffisante aux citoyens/particuliers et aux exploitants.

L'équipement à utiliser pour les essais devra respecter certaines exigences minimales permettant de réaliser efficacement les essais décrits dans la méthodologie. Les défaillances constatées doivent être appréciées à l'aune de critères harmonisés liés aux risques qu'elles représentent pour la sécurité routière.

Les inspecteurs chargés du contrôle technique disposeront d'un certain niveau de connaissance et de compétence et seront adéquatement formés. Les inspecteurs seront libres de tout conflit d'intérêt, en particulier en ce qui concerne les liens économiques, personnels ou familiaux avec le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule. Les contrôles techniques effectués par des organismes privés agréés feront l'objet d'une surveillance.

¹² Dispositif antiblocage.

¹³ Système de contrôle électronique de stabilité.

Les rapports d'inspection, contenant notamment des informations sur le kilométrage des véhicules, seront consignés dans des registres nationaux, ce qui facilitera la traque des fraudes au compteur kilométrique. Ces fraudes devraient également être considérées plus systématiquement comme des infractions passibles de sanction.

Dans plusieurs États membres, le contrôle technique est réalisé par une multitude de centres privés agréés. Pour garantir un échange efficace d'informations entre États membres, il convient de désigner des points de contact nationaux et d'établir un certain nombre de procédures communes concernant notamment les délais minimaux et la nature des informations à transmettre.

La Commission sera habilitée à modifier le règlement de manière à tenir compte, le cas échéant, de l'évolution de la législation européenne en matière de réception en ce qui concerne les catégories de véhicules, et à actualiser les annexes en fonction des progrès techniques au moyen d'actes délégués; 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 au contrôle technique 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

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 du contrôle technique et la création du cadre propice à un flux d'informations continu. Il s'agit notamment d'établir des normes minimales concernant les connaissances des inspecteurs et leur formation, eu égard au fait que les véhicules actuels sont des produits hautement sophistiqués équipés de technologies complexes. C'est également le cas des exigences minimales applicables aux équipements utilisés pendant le contrôle technique. Toutes ces mesures constituent un préalable nécessaire à l'amélioration de la qualité des inspections.

- 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 ECHEANT]

- 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 périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques et abrogeant la directive 2009/40/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 européen¹⁴,
vu l'avis du Comité des régions¹⁵,
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»¹⁶, la Commission a défini un objectif de «sécurité totale» en vertu duquel l'Union devrait se rapprocher de l'objectif «zéro décès» dans les transports routiers d'ici à 2050. Dans cette perspective, les technologies développées pour les véhicules devraient contribuer notablement à l'amélioration du niveau de sécurité des 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»¹⁷, 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 vue de véhicules plus sûrs, une stratégie visant à réduire le nombre de blessés et

¹⁴ JO C, , p. .

¹⁵ JO C, , p. .

¹⁶ COM(2011) 144 final.

¹⁷ COM(2010) 389 final.

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 sont maintenus dans un état acceptable au regard de la sécurité et de la protection de l'environnement pendant leur exploitation. 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.
- (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 techniques périodiques, à ce que les véhicules qui ont été mis sur le marché restent conformes aux normes de sécurité pendant toute leur durée de vie. Ce dispositif devrait s'appliquer aux catégories de véhicules définies dans la directive 2002/24/CE du Parlement européen et du Conseil du 18 mars 2002 relative à la réception des véhicules à moteur à deux ou trois roues et abrogeant la directive 92/61/CEE du Conseil¹⁸, dans 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 véhicules¹⁹, et dans la directive 2003/37/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 mai 2003 concernant la réception par type des tracteurs agricoles ou forestiers, de leurs remorques et de leurs engins interchangeables tractés, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques de ces véhicules, et abrogeant la directive 74/150/CEE²⁰.
- (5) Il existe clairement une corrélation entre le nombre de défaillances techniques des véhicules et le niveau de sécurité routière. En 2009, 35 000 personnes sont mortes sur les routes européennes. En supposant que les défaillances techniques des véhicules contribuent aux décès proportionnellement à leur contribution aux accidents, on peut leur attribuer le décès de plus de 2 000 usagers de la route chaque année dans l'Union. Selon les études disponibles, entre 900 et 1 100 de ces décès pourraient être évités par la mise en place d'améliorations adéquates du dispositif de contrôle technique.
- (6) Une large part du total des émissions dues au transport routier, en particulier le CO₂, provient d'une minorité de véhicules dont les systèmes de régulation des émissions fonctionnent mal. On estime que 5 % du parc automobile émettent 25 % de la quantité totale des polluants. Par conséquent, un dispositif de contrôles techniques périodiques contribuerait également à améliorer l'état de l'environnement, en réduisant les émissions moyennes des véhicules.

¹⁸ JO L 124 du 9.5.2002, p. 1.

¹⁹ JO L 263 du 9.10.2007, p. 1.

²⁰ JO L 171 du 9.7.2003, p. 1.

- (7) Selon des études approfondies, 8 % des accidents impliquant des motocycles sont dus ou liés à des défaillances techniques. Les motocyclistes sont le groupe d'utilisateurs présentant le risque le plus élevé, le nombre de décès tendant à augmenter dans cette catégorie. Les conducteurs de vélomoteurs sont surreprésentés parmi les victimes, avec plus de 1 400 tués sur les routes en 2008. Par conséquent, les contrôles seront étendus aux véhicules dont les conducteurs sont le plus menacés, à savoir les véhicules motorisés à deux et trois roues.
- (8) Les véhicules agricoles dont la vitesse maximale par construction est supérieure à 40 km/h sont de plus en plus utilisés pour remplacer les camions dans les activités de transport locales. Dès lors que le risque qu'ils représentent est comparable à celui des camions, ces véhicules devraient être soumis aux mêmes contrôles.
- (9) Les véhicules présentant un intérêt historique sont réputés préserver le patrimoine de l'époque à laquelle ils ont été construits et être rarement utilisés sur la voie publique. Il convient dès lors de permettre aux États membres d'étendre le contrôle technique à cette catégorie de véhicules. Il devrait également appartenir aux États membres de réglementer le contrôle technique des autres types de véhicules spécialisés.
- (10) Le contrôle technique étant une activité souveraine, il devrait être effectué par les États membres ou par des organismes agréés, sous leur surveillance. Les États membres devraient en tout état de cause rester responsables du contrôle technique, même si le dispositif national permet l'agrément d'organismes privés, y compris ceux qui exécutent les réparations.
- (11) Pour l'inspection des véhicules et de leurs composants électroniques de sécurité en particulier, il est indispensable d'avoir accès aux spécifications techniques de chaque véhicule. Par conséquent, les constructeurs devraient non seulement fournir l'ensemble des données couvertes par le certificat de conformité mais aussi rendre accessibles les données nécessaires à la vérification du bon fonctionnement des composants de sécurité et de protection de l'environnement. De même, les dispositions relatives à l'accès aux informations sur les réparations et l'entretien devraient autoriser l'accès des centres d'inspection aux informations nécessaires au contrôle technique. Ces dispositions sont cruciales, notamment dans le domaine des systèmes commandés électroniquement, et devraient couvrir tous les éléments installés par le constructeur.
- (12) Pour amener les contrôles à un niveau élevé de qualité partout dans l'Union, les équipements de contrôle utilisés, leur entretien et leur étalonnage devraient faire l'objet de spécifications à l'échelon de l'Union.
- (13) Lors du contrôle technique, les inspecteurs devraient agir en toute indépendance, en évitant tout conflit d'intérêts. Les résultats du contrôle ne devraient donc pas dépendre du salaire ou de tout avantage économique ou personnel.
- (14) Les résultats ne devraient pas être modifiés à des fins commerciales. L'organe de surveillance ne devrait être autorisé à modifier les résultats d'un contrôle effectué par un inspecteur que dans le seul cas où ceux-ci sont manifestement erronés.
- (15) Un contrôle technique de qualité nécessite un personnel hautement qualifié. Il convient d'introduire un système de formation comprenant une formation initiale et des recyclages périodiques. Une période transitoire devrait être définie pour

permettre une adaptation harmonieuse du personnel actuel vers le nouveau dispositif de formation périodique.

- (16) Pour maintenir la qualité des contrôles dans la durée, il convient d'obliger les États membres à établir un système d'assurance de la qualité qui couvre les procédures d'autorisation, de surveillance et de retrait, suspension et suppression de l'agrément.
- (17) La fréquence des contrôles devrait être adaptée en fonction du type de véhicule et de son kilométrage. Les véhicules risquent davantage de présenter des défaillances techniques lorsqu'ils atteignent un certain âge et, surtout en cas d'utilisation intensive, lorsqu'ils atteignent un certain kilométrage. Il convient dès lors d'augmenter la fréquence des contrôles des véhicules âgés et des véhicules au kilométrage élevé.
- (18) Pour laisser une certaine marge de manœuvre aux propriétaires et aux exploitants, les États membres devraient avoir la possibilité de définir une période de plusieurs semaines pendant laquelle le contrôle technique devrait être effectué.
- (19) Le contrôle technique automobile devrait porter sur tous les points spécifiques de la conception, de la construction et de l'équipement du véhicule contrôlé. L'état actuel de la technologie des véhicules nécessite d'inclure les systèmes électroniques modernes dans la liste des points à contrôler. Afin de parvenir à une harmonisation du contrôle technique automobile, il convient de définir des méthodes de contrôle pour chacun de ces points à contrôler.
- (20) Pour faciliter l'harmonisation et assurer la cohérence des normes, il convient d'établir une liste non exhaustive des principales causes de défaillance pour tous les points à contrôler. Pour harmoniser l'appréciation de l'état du véhicule contrôlé, les défaillances constatées devraient être jugées à l'aune d'une norme commune.
- (21) Lorsque des défaillances sont détectées dans le cadre d'un contrôle technique, le titulaire de l'immatriculation du véhicule contrôlé devrait remédier à ces défaillances sans délai, surtout si celles-ci représentent un risque pour la sécurité routière. En cas de défaillances critiques, l'immatriculation du véhicule devrait être suspendue jusqu'à ce que les défaillances en question soient complètement rectifiées.
- (22) Un certificat de contrôle technique devrait être délivré après chaque contrôle. Ce certificat devrait mentionner notamment des informations concernant l'identité du véhicule et les résultats du contrôle. Pour assurer un suivi approprié des contrôles, les États membres devraient collecter et conserver ces informations dans une base de données.
- (23) On estime que la fraude au compteur kilométrique concerne 5 % à 12 % des ventes de véhicules d'occasion, ce qui se traduit par un coût très important, de l'ordre de plusieurs milliards d'euros par an, pour la société et par une évaluation incorrecte de l'état des véhicules. Pour lutter contre cette fraude, la mention du kilométrage sur le certificat de contrôle et l'obligation de présenter le certificat du contrôle précédent devraient faciliter la détection de toute altération ou manipulation du compteur kilométrique. Ces fraudes devraient également être considérées plus systématiquement comme des infractions passibles de sanction.
- (24) Dans plusieurs États membres, le contrôle technique est réalisé par une multitude de centres privés agréés. Pour garantir un échange efficace d'informations entre États

membres, il convient de désigner des points de contact nationaux et d'établir un certain nombre de procédures communes concernant notamment les délais minimaux et la nature des informations à transmettre.

- (25) Le contrôle technique s'inscrit dans un cadre réglementaire plus large qui s'applique aux véhicules tout au long de leur durée de vie, de leur homologation à leur démolition, en passant par l'immatriculation et les inspections. L'élaboration et l'interconnexion des bases de données électroniques des États et des constructeurs devrait en principe contribuer à améliorer l'efficacité de l'ensemble de la chaîne administrative en réduisant les coûts et les charges administratives. Dans cette optique, la Commission devrait dès lors réaliser une étude sur la faisabilité, le coût et les avantages d'une plateforme électronique européenne d'information sur les véhicules.
- (26) 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.
- (27) 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 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 Commission²¹.
- (28) Les installations et équipements utilisés dans les centres de contrôle devraient respecter les exigences applicables au contrôle technique. Étant donné que cela implique des adaptations et des investissements importants qui ne pourront être réalisés immédiatement, une période de cinq ans devrait être prévue pour respecter ces exigences. De même, un délai de cinq ans devrait permettre aux organes de surveillance de remplir l'ensemble des critères et exigences concernant l'agrément et la surveillance des centres de contrôle.
- (29) Étant donné que l'objectif du présent règlement, à savoir l'établissement d'exigences minimales communes et de règles harmonisées applicables aux contrôles techniques effectués sur des véhicules de 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

²¹ JO L 55 du 28.2.2011, p. 13.

même article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif.

- (30) Le présent règlement respecte les droits fondamentaux et les principes consacrés notamment par la charte des droits fondamentaux de l'Union européenne, tels que visés à l'article 6 du traité sur l'Union européenne.
- (31) Le présent règlement actualise les exigences techniques de la 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 remorques²² et élargit son champ d'application, notamment à la mise en place des centres de contrôle et de leurs organes de surveillance ainsi qu'à la désignation des inspecteurs chargés du contrôle technique. Par conséquent, il convient d'abroger cette directive. En outre, le présent règlement incorpore les règles énoncées dans la recommandation 2010/378/UE de la Commission du 5 juillet 2010 sur l'appréciation des défauts constatés lors du contrôle technique automobile conformément à la directive 2009/40/CE²³ en vue de mieux réglementer les méthodes appliquées lors du contrôle technique,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

CHAPITRE I

OBJET, DÉFINITIONS ET CHAMP D'APPLICATION

Article premier

Objet

Le présent règlement établit un dispositif de contrôle technique périodique des véhicules.

Article 2

Champ d'application

1. Le présent règlement s'applique aux véhicules dont la vitesse par conception est supérieure à 25 km/h et appartenant aux catégories suivantes, telles que visées par les directives 2002/24/CE, 2007/46/CE et 2003/37/CE:
 - véhicules à moteur ayant au moins quatre roues, utilisés pour le transport de voyageurs et ne comportant, outre le siège du conducteur, pas plus de huit places assises – catégorie M1;
 - 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;

²² JO L 141 du 6.6.2009, p. 12.

²³ JO L 173 du 8.7.2010, p. 74.

- 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 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;
- véhicules à deux ou trois roues – catégories L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e et L7e;
- tracteurs à roues ayant une vitesse maximale par construction supérieure à 40 km/h – catégorie T5.

2. Le présent règlement ne s'applique pas aux:

- véhicules présentant un intérêt historique;
- véhicules appartenant aux forces armées, aux services des pompiers, à la protection civile, aux services d'urgence ou de sauvetage;
- véhicules utilisés par des entreprises agricoles, horticoles, forestières ou de pêche, dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 40 km/h;
- véhicules spécialisés transportant du matériel de cirque ou de fêtes foraines, dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 40 km/h et circulant uniquement sur le territoire de l'État membre.

3. Les États membres peuvent introduire des exigences nationales concernant le contrôle technique des véhicules visés au paragraphe 2 immatriculés sur leur territoire.

Article 3 **Définitions**

Aux fins du présent règlement, on entend par:

- (1) «véhicule», tout véhicule à moteur, ou sa 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) «véhicule à deux ou trois roues», tout véhicule à moteur, reposant sur deux roues, avec ou sans side-car, ainsi que tout tricycle et tout quadricycle;
- (6) «véhicule immatriculé dans un État membre», un véhicule immatriculé ou mis en circulation dans un État membre;
- (7) «véhicule présentant un intérêt historique», tout véhicule remplissant l'ensemble des conditions suivantes:
 - il a été construit il y a au moins 30 ans;
 - il est entretenu au moyen de pièces de rechange reproduisant les composants historiques du véhicule;
 - aucune modification n'a été apportée aux caractéristiques techniques de ses composants principaux tels que le moteur, les freins, la direction ou la suspension;
 - son aspect n'a pas été modifié;
- (8) «titulaire du certificat d'immatriculation», la personne au nom de laquelle le véhicule est immatriculé;
- (9) «contrôle technique», la vérification que les pièces et composants d'un véhicule se conforment aux paramètres de sécurité et de protection de l'environnement en vigueur à la date de sa réception, de sa première immatriculation ou de sa mise en circulation, ainsi qu'au moment de son adaptation;
- (10) «réception», toute catégorie de réception visée par la directive 2007/46/CE;
- (11) «défaillances», les défauts techniques et autres anomalies constatés lors d'un contrôle technique;
- (12) «certificat de contrôle technique», le certificat délivré par l'autorité compétente ou par un centre de contrôle et contenant les résultats du contrôle ainsi qu'une évaluation globale du véhicule;
- (13) «inspecteur», toute personne autorisée par un État membre à effectuer des contrôles techniques dans un centre de contrôle ou au nom de l'autorité compétente;
- (14) «autorité compétente», l'autorité ou l'organisme public chargé de gérer le dispositif national de contrôle technique et, le cas échéant, de réaliser des contrôles techniques;
- (15) «centre de contrôle», tout organisme ou établissement public ou privé, y compris tout atelier de réparation automobile, autorisé par un État membre à effectuer des contrôles techniques;
- (16) «organe de surveillance», tout organisme établi par un État membre et responsable de l'agrément et de la surveillance des centres de contrôle.

CHAPITRE II

OBLIGATIONS GÉNÉRALES

Article 4

Responsabilités

1. Les véhicules à moteur et leurs remorques sont périodiquement contrôlés conformément au présent règlement dans l'État membre où ils sont immatriculés.
2. Le contrôle technique est effectué uniquement par l'autorité compétente de l'État membre ou par un centre de contrôle agréé par celui-ci.
3. Les constructeurs automobiles fournissent aux centres de contrôles ou, le cas échéant, à l'autorité compétente l'accès aux informations techniques nécessaires au contrôle technique, conformément à l'annexe I. La Commission adopte des règles détaillées concernant les procédures d'accès aux informations techniques visées à l'annexe I, conformément à la procédure d'examen visée à l'article 16, paragraphe 2.
4. Le titulaire du certificat d'immatriculation veille à ce que le véhicule soit, à tout moment, sûr et apte à circuler.

CHAPITRE III

EXIGENCES APPLICABLES AU CONTRÔLE TECHNIQUE

Article 5

Date et fréquence des contrôles

1. Les véhicules sont soumis à un contrôle technique à chaque date anniversaire de leur première immatriculation, au minimum selon les intervalles suivants:
 - véhicules appartenant aux catégories L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e et L7e: quatre ans après la date de première immatriculation du véhicule, ensuite deux ans plus tard, puis annuellement;
 - véhicules appartenant aux catégories M1, N1 et O2: quatre ans après la date de première immatriculation du véhicule, ensuite deux ans plus tard, puis annuellement;
 - véhicules appartenant à la catégorie M1 immatriculés en tant que taxis ou ambulances, véhicules appartenant aux catégories M2, M3, N2, N3, T5, O3 et O4: un an après la date de première immatriculation du véhicule, puis annuellement.
2. Si, lors du premier contrôle technique effectué après sa première immatriculation, un véhicule de la catégorie M1 ou N1 a atteint 160 000 km, il est ensuite soumis à un contrôle technique annuel.

3. Le titulaire du certificat d'immatriculation peut demander au centre de contrôle ou, le cas échéant, à l'autorité compétente d'effectuer le contrôle technique pendant une période commençant le premier jour du mois qui précède le mois de la date anniversaire visée au paragraphe 1 et se terminant le dernier jour du deuxième mois suivant cette date, sans que cela modifie la date du prochain contrôle technique.
4. Nonobstant la date de son dernier contrôle technique, l'autorité compétente peut exiger qu'un véhicule soit soumis à un contrôle technique ou à des essais supplémentaires avant la date visée aux paragraphes 1 et 2 dans les cas suivants:
 - après un accident ayant gravement endommagé les composants de sécurité du véhicule tels que les roues, les suspensions, les zones de déformation, la direction ou les freins;
 - lorsque les systèmes et composants de sécurité et de protection de l'environnement du véhicule ont été altérés ou modifiés;
 - en cas de changement de titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule.

Article 6

Contenu et méthodes de contrôle

1. Le contrôle technique couvre les domaines visés à l'annexe II, point 2.
2. Pour chaque domaine visé au paragraphe 1, les autorités compétentes de l'État membre du centre de contrôle effectuent un contrôle technique couvrant au moins les points énumérés à l'annexe II, point 3, à l'aide des méthodes applicables au contrôle de ceux-ci.

Article 7

Appréciation des défaillances

1. Pour chaque point à contrôler, l'annexe III contient une liste minimale des défaillances possibles, assorties de leur niveau de gravité.
2. Lors d'un contrôle technique, 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 toute circonstance, 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 8

Certificat de contrôle technique

1. Le centre de contrôle ou, le cas échéant, l'autorité compétente qui a effectué le contrôle technique d'un véhicule délivre pour ledit véhicule un certificat de contrôle technique contenant au moins les éléments énumérés à l'annexe IV.
2. Le centre de contrôle ou, le cas échéant, l'autorité compétente remet à la personne qui a présenté le véhicule au contrôle le certificat de contrôle technique ou, dans le cas d'un certificat électronique, une version imprimée dûment certifiée dudit certificat.
3. À compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement et pendant au plus trois ans, les centres de contrôle communiquent par voie électronique à l'autorité compétente de l'État membre les informations figurant sur les certificats de contrôle technique qu'ils délivrent. Cette communication a lieu dans un délai raisonnable après la délivrance des certificats de contrôle technique. Jusqu'à cette date, les centres de contrôle peuvent communiquer ces informations à l'autorité compétente par d'autres moyens. L'autorité compétente conserve ces informations pour une durée de 36 mois à compter de la date de leur réception.
4. Afin de vérifier le kilométrage, dans le cas où cette information n'a pas été communiquée par voie électronique suite au précédent contrôle technique, l'inspecteur demande à la personne qui présente le véhicule de produire le certificat délivré suite au précédent contrôle technique.
5. Les résultats du contrôle technique sont transmis à l'autorité d'immatriculation du véhicule. Cette notification contient les informations figurant sur le certificat de contrôle technique.

Article 9

Suivi des défaillances

1. En cas de défaillances mineures uniquement, le titulaire du certificat d'immatriculation veille à ce que celles-ci soient rectifiées sans délai. Le véhicule ne doit pas nécessairement être contrôlé à nouveau.
2. En cas de défaillances majeures, l'autorité compétente décide des conditions auxquelles le véhicule peut circuler avant de subir un nouveau contrôle technique. Celui-ci a lieu au plus tard six semaines après le premier contrôle.
3. En cas de défaillances critiques, le véhicule ne peut plus circuler sur la voie publique et son immatriculation est suspendue, conformément à l'article 3bis de la directive XXX du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 1999/37/CE

relative aux documents d'immatriculation des véhicules²⁴, jusqu'à ce que les défaillances soient rectifiées et qu'un nouveau certificat de contrôle technique soit délivré, prouvant que le véhicule est en état de circuler.

Article 10

Preuve de réussite du contrôle

Le centre de contrôle ou, le cas échéant, l'autorité compétente de l'État membre qui a effectué le contrôle technique d'un véhicule immatriculé sur son territoire délivre une preuve pour chaque véhicule ayant subi ce contrôle avec succès. Cette preuve indique la date du prochain contrôle technique.

Chaque État membre reconnaît la preuve délivrée conformément au paragraphe précédent.

CHAPITRE IV

DISPOSITIONS ADMINISTRATIVES

Article 11

Installations et équipements de contrôle

1. Les installations et équipements utilisés lors du contrôle technique respectent les exigences techniques minimales établies à l'annexe V.
2. Les centres de contrôle ou, le cas échéant, l'autorité compétente entretiennent leurs installations et équipements conformément aux instructions fournies par le fabricant.
3. Tout équipement de mesure est périodiquement étalonné conformément aux spécifications fournies par le fabricant.

Article 12

Inspecteurs

1. Le contrôle technique est effectué par des inspecteurs respectant les exigences minimales de compétence et de formation établies par l'annexe VI.
2. Les États membres délivrent un certificat aux inspecteurs qui respectent les exigences minimales de compétence et de formation. Ce certificat contient au moins les informations énumérées au point 3 de l'annexe VI.
3. Les inspecteurs employés par les autorités des États membres ou par un centre de contrôle à la date d'application du présent règlement sont exemptés des exigences

²⁴ JO L XXX du XX.XX.XXXX, p. XX.

établies au point 1 de l'annexe VI. Les États membres délivrent à ces inspecteurs un certificat d'équivalence.

4. Lorsqu'ils effectuent un contrôle technique, les inspecteurs sont libres de tout conflit d'intérêt, en particulier en ce qui concerne les liens économiques, personnels ou familiaux avec le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule contrôlé.
5. Le centre de contrôle informe la personne présentant le véhicule au contrôle des réparations à effectuer et ne modifie pas les résultats du contrôle à des fins commerciales.
6. L'organe de surveillance ne peut modifier les résultats d'un contrôle technique effectué par un inspecteur que dans le seul cas où ceux-ci sont manifestement erronés.

Article 13

Agrément et surveillance des centres de contrôle

1. Un organe de surveillance effectue au moins les tâches prévues au point 1 de l'annexe VII et remplit les exigences établies aux points 2 et 3 de ladite annexe.

Les États membres publient les règles et procédures régissant l'organisation, les tâches et les exigences applicables au personnel des organes de surveillance.

Les organes de surveillance sont indépendants des centres de contrôle et des constructeurs automobiles.

2. Les centres de contrôle directement exploités par une autorité compétente sont exemptés des exigences concernant l'agrément et la surveillance.

CHAPITRE V

COOPÉRATION ET ÉCHANGE D'INFORMATIONS

Article 14

Coopération administrative entre États membres

1. Les États membres désignent un point de contact national chargé de l'échange d'informations avec les autres États membres et la Commission pour ce qui concerne l'application du présent règlement.
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 15

Plateforme électronique d'information sur les véhicules

La Commission examine la faisabilité, le coût et les avantages d'une plateforme électronique européenne d'information sur les véhicules en vue d'échanger des informations sur les données du contrôle technique entre les autorités des États membres chargées du contrôle, de l'immatriculation et de la réception des véhicules, les centres de contrôle et les constructeurs automobiles.

Sur la base de cet examen, elle propose et évalue différentes options, y compris la possibilité de supprimer l'exigence d'une preuve de réussite du contrôle telle que prévue à l'article 10. Au plus tard deux ans après la date d'application du présent règlement, la Commission fait rapport au Parlement européen et au Conseil sur les résultats de cet examen et dépose, le cas échéant, une proposition législative.

CHAPITRE VI

DISPOSITIONS RELATIVES AUX COMPETENCES D'EXECUTION ET AUX POUVOIRS DELEGUES

Article 16

Comité «contrôle technique»

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.

Article 17

Actes délégués

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 19, en ce qui concerne:

- la mise à jour, le cas échéant, de l'article 2, paragraphe 1, et de l'article 5, paragraphes 1 et 2, afin de tenir compte des changements apportés aux catégories de véhicules à la suite de modifications de la législation visée à l'article 3, paragraphe 1,
- l'adaptation des annexes aux progrès techniques ou afin de tenir compte de l'évolution du droit international ou de la législation de l'Union.

Article 18

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 pouvoir prévue à l'article 17 est accordée pour une durée indéterminée à compter de [*la date d'entrée en vigueur du présent règlement*].
3. La délégation de pouvoir prévue à l'article 17 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 17 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.

CHAPITRE VII

DISPOSITIONS FINALES

Article 19

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. Chaque État membre prend les mesures nécessaires pour que la manipulation ou l'altération du compteur kilométrique soit considérée comme une infraction passible de sanctions effectives, proportionnées, dissuasives et non discriminatoires.
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 20
Dispositions transitoires

1. Les installations et équipements de contrôle visés à l'article 11 qui ne respectent pas les exigences minimales établies à l'annexe V au [date d'application du présent règlement] peuvent être utilisés pour le contrôle technique pendant une période maximale de cinq ans après cette date.
2. Les États membres appliquent les exigences établies à l'annexe VII au plus tard à partir de la cinquième année suivant la date d'application du présent règlement.

Article 21
Abrogation

La directive 2009/40/CE et la recommandation 2010/378/UE de la Commission sont abrogées à compter du [date d'application du présent règlement].

Article 22
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